3 1761 11650627 0


Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

https://archive.org/details/31761116506270

CA1
XC27
-T82

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 15

Tuesday, November 1, 1994

Chairperson: Stan Keyes

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 15

Le mardi 1er novembre 1994

Président: Stan Keyes

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès–verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of the National Airports Policy, bilateral air negotiations, and the commercialization of the air navigation system

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude de la politique nationale des aéroports, des négociations bilatérales et de la commercialisation du système de navigation aérienne

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

LIBRARY
DEC 6 1994
University of Toronto

First Session of the Thirty–fifth Parliament, 1994

Première session de la trente–cinquième législature, 1994

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice–Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Charles Hubbard
Daphne Jennings
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Jake Hoeppner
Elsie Wayne—(8)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice–présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Charles Hubbard
Daphne Jennings
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Jake Hoeppner
Elsie Wayne—(8)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 1, 1994
(22)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, in Room 705, La Promenade, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Michel Guimond, Charles Hubbard, Daphne Jennings, Jim Jordan, Stan Keyes and Paul Mercier.

Acting Members present: John Loney for Anna Terrana; George Rideout for Raymond Lavigne.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Canadian Air Traffic Control Association: Dave Lewis, President. *From the Canadian Business Aircraft Association:* J.D. Lyon, President and Chief Executive Officer. *From the Canadian Owners and Pilots Association:* Harold Butler, President. *From the Canadian Airline Pilots Association:* Captain R.J. McInnis, President. *From Peat Marwick Thorne:* Jim Cosh, Managing Partner.

Pursuant to Standing Order 108(2), the Committee resumed consideration of the National Airports Policy, bilateral air negotiations, and the commercialization of the air navigation system. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated October 4, 1994, Issue No. 11.*)

The witnesses made statements and answered questions.

At 5:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 1er NOVEMBRE 1994
(22)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 35, dans la salle 705 de l'immeuble La Promenade, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Michel Guimond, Charles Hubbard, Daphne Jennings, Jim Jordan, Stan Keyes et Paul Mercier.

Membres suppléants présents: John Loney remplace Anna Terrana; George Rideout remplace Raymond Lavigne.

Aussi présents: *Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement*: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: *De l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien*: Dave Lewis, président. *De la Canadian Business Aircraft Association*: J.D. Lyon, président et directeur général. *De la Canadian Owners and Pilots Association*: Harold Butler, président. *De l'Association canadienne des pilotes de ligne*: Le capitaine R.J. McInnis, président. *De Peat Marwick Thorne*: Jim Cosh, dirigeant associé.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité poursuit son étude de la politique nationale des aéroports, des négociations bilatérales et de la commercialisation du système de navigation aérienne (*voir les Procès-verbaux et témoignages du 4 octobre 1994, fascicule nº 11*).

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

À 17 heures, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité

Ellen Savage

[*Text*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Tuesday, November 1, 1994

[*Translation*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le mardi 1er novembre 1994

• 1533

The Chairman: Good afternoon, colleagues. I see we have enough for a quorum, so pursuant to Standing Order 108(2), consideration of the national airports policy, bilateral air negotiations and the commercialization of the air navigation system, we welcome to the committee this afternoon, from the Canadian Air Traffic Control Association, Mr. Dave Lewis, president; from the Canadian Business Aircraft Association, Mr. J.D. Lyon, president and CEO; from the Canadian Owners and Pilots Association, Mr. Harold Butler, president; and from the Canadian Airline Pilots Association, Captain R.J. McInnis, president. Have I left someone off? I think I have.

Le président: Chers collègues, bon après–midi. Je constate qu'il y a quorum. Conformément à l'article 108(2) du Règlement, nous étudions la politique nationale des aéroports, des négociations bilatérales et de la commercialisation du système de navigation aérienne. Cet après–midi, nous recevons, de l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, M. Dave Lewis, président; de la Canadian Business Aircraft Association, M. J.D. Lyon, président–directeur général; de la Canadian Owners and Pilots Association, M. Harold Butler, président; et de l'Association canadienne des pilotes de ligne, le capitaine R.J. McInnis, président. Ai–je oublié quelqu'un? Je pense que oui.

Mr. D. Lewis (President, Canadian Air Traffic Control Association): Yes, Mr. Chairman, Mr. Jim Cosh is also attending today. Mr. Cosh is a managing partner with the firm of Peat Marwick Thorne. He's acting as an adviser in a financial capacity for us this today.

M. D. Lewis (président, Association canadienne du contrôle du trafic aérien): En effet, monsieur le président. M. Jim Cosh est également présent. M. Cosh est associé directeur général chez Peat Marwick Thorne. Aujourd'hui, il est notre conseiller financier.

The Chairman: Thank you very much. Mr. Lewis, I understand you have a presentation to make to the committee. Others will follow as well. Then we'll have a round of questions from the members after you've completed your presentation. Thank you and welcome.

Le président: Merci beaucoup. Monsieur Lewis, je crois que vous avez un exposé à présenter au comité. Les autres témoins interviendront également. Ensuite, les députés vont vous poser des questions. Vous avez la parole.

Mr. Lewis: Thank you, Mr. Chairman. I've circulated through the clerk a copy of the presentation, which I would like to read into the record.

M. Lewis: Je vous remercie, monsieur le président. J'ai fait distribuer par le greffier le texte de notre exposé, que je vais vous lire aux fins du procès–verbal.

• 1535

Mr. Chairman, I'm pleased to have this opportunity to present our proposal to the committee for the commercialization of Canada's air navigation system; the creation of a not–for–profit corporation by the joint commitment of the principal stakeholders on the national aviation scene, namely the Air Transport Association of Canada, the Canadian Airline Pilots Association, the Canadian Air Traffic Control Association, the Canadian Business Aircraft Association, and the Canadian Owners and Pilots Association.

Monsieur le président, je suis heureux de présenter au Comité permanent des transports notre proposition concernant la commercialisation du système de la navigation aérienne; la création d'une société à but non lucratif, fruit de l'engagement concerté des principaux intervenants des milieux de l'aviation du Canada. Ces intervenants sont nommément: l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, l'Association du transport aérien du Canada, l'Association canadienne des pilotes de ligne, la Canadian Business Aircraft Association et la Canadian Owners and Pilots Association.

I am the president of the Canadian Air Traffic Control Association, and I am accompanied today by representatives of three other proponent organizations, whom I've already introduced, but I will point them out for you. They include Captain Rob McInnis, president of CALPA; Mr. Harold Butler, president of the Canadian Owners and Pilots Association; Mr. Bill Peppler, manager of COPA; Mr. John David Lyon, chief executive officer of the Canadian Business Aircraft Association; and our adviser, Mr. Jim Cosh, managing partner of the firm Peak Marwick Thorne.

Je suis le président de l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien; aujourd'hui, je suis accompagné par les représentants de trois des associations que je viens de nommer. Il s'agit du capitaine Rob McInnis, président de l'Association canadienne des pilotes de lignes; M. Harold Butler, président de la Canadian Owners and Pilots Association; M. Bill Peppler, directeur de la COPA; M. John David Lyon, directeur général de la Canadian Business Aircraft Association; et de notre conseiller, M. Jim Cosh, associé directeur général de la firme Peat Marwick Thorne.

[*Texte*]

Due to a previous commitment, which has taken him out of the country, Mr. John Crichton, president and chief executive officer of the Air Transport Association of Canada, is unable to be here today. However, I understand he will be appearing later this month to contribute to your work on airports policy and the air navigation system.

This afternoon my task is to outline our proposal on behalf of the five proponents and to set the stage for discussion and for your questions. Before getting into the essential reasons for the characteristics of the not-for-profit corporation approach, I want to draw your attention to the unique nature of the alliance of aviation interests created by our initiative during its conceptual development over the last five years.

Simply stated, we are presenting a fresh and creative model of the collaborative approach among owners, managers, operators and professional associations, which can set the example for many other endeavours in the way ahead for economic development in Canada in the next century.

Some would say our proposal, which is a made-in-Canada solution to serve Canada's needs, casts aside historical attitudes of confrontation in favour of joint commitment and is a bold statement of leadership in the public interest. I am confident you will be able to conclude the same yourselves, as you form an appreciation for the not-for-profit approach.

Why should we have a not-for-profit corporation? The not-for-profit corporation operates in much the same way as a limited liability corporation, except it does not have shareholders in the traditional sense and does not pay corporate income tax, because it does not generate profits in the traditional sense.

The corporation will be non-taxable, either through its legislative status or by agreement of the shareholders to operate in a no-profit fashion. If there are no profits generated, taxes cannot be assessed.

Traditional shareholders own a company for the sole purpose of making money for themselves as individuals. They want the corporation to generate profits, which in turn can be given to them as dividends, capital gain, or both. Typically, traditional shareholders are only concerned about the quality and price of the company's product, to the extent those things translate to the bottom line.

A not-for-profit corporation does not have traditional shareholders because its aims and objectives are to perform financially in such a way as to break even. Surpluses earned by the not-for-profit corporation are used to reduce costs to the users of its output. To the extent that such cost reductions can cause the users to be profitable or more profitable, they are taxable. Thus the loop is closed, and there is no tax revenue advantage to the Government of Canada in opting for a crown corporation or other corporate or mixed enterprise approaches.

The governance of a not-for-profit corporation is through a board of directors, made up of stakeholders appointed through a process established in the corporation's letters patent. Some directors would represent stakeholder groups, who would hold shares of the corporation in trust. Such shareholdings are essentially symbolic, since they could never be redeemed or traded, nor could they bear dividends.

[*Traduction*]

M. John Crichton, président et directeur général de l'Association du transport aérien du Canada, n'a pas pu être avec nous aujourd'hui en raison d'une obligation prise antérieurement et qui l'a amené à l'étranger. Mais, si je ne me trompe, il doit comparaître devant votre comité ce mois-ci pour apporter sa contribution à l'examen de la politique relative aux aéroports et au système de la navigation aérienne.

Ma tâche, cet après-midi, sera de vous présenter notre proposition dans ses grandes lignes, au nom des cinq associations qui la parrainent, pour préparer le terrain à la discussion et aux questions du comité. Mais avant de vous exposer les raisons qui militent en faveur d'une société à but non lucratif et les caractéristiques que prendrait une telle société, j'aimerais attirer votre attention sur le caractère unique de l'alliance qu'ont formée les milieux de l'aviation autour de cette initiative depuis cinq ans.

Nous présentons tout simplement un modèle novateur de coopération entre propriétaires, exploitants, gestionnaires et associations professionnelles susceptible de servir d'exemple pour beaucoup d'autres initiatives de développement économique au Canada au cours du prochain siècle.

On pourrait même dire que notre proposition, qui est une solution canadienne adaptée aux besoins canadiens, écarte les attitudes historiques de la confrontation en faveur d'un engagement concerté et incarne résolument le leadership à assumer dans l'intérêt de la population. Je suis confiant que vous arriverez aux mêmes conclusions que nous par l'analyse de l'option que nous proposons.

Pourquoi une société à but non lucratif? Une société à but non lucratif fonctionne essentiellement de la même manière qu'une société à responsabilité limitée sauf qu'elle n'a pas d'actionnaires au sens propre du terme et, ne produisant pas de profits à proprement parler, ne paye pas l'impôt sur les sociétés, car elle ne génère pas de profits au sens traditionnel du terme.

Une société est non imposable, soit en vertu de sa loi constitutive, soit par la volonté de ses actionnaires de ne pas réaliser de profits. Pas de profits, pas d'impôts à payer.

Des actionnaires sont normalement motivés exclusivement par l'argent. Ils attendent donc un profit, sous forme de dividendes ou d'un gain en capital. La qualité et le prix du produit de l'entreprise ne leur importent que si ces facteurs se traduisent en un bénéfice net.

Une société à but non lucratif n'a pas d'actionnaires, au sens propre, car elle est conçue pour opérer de façon à équilibrer son budget, tout surplus servant à réduire les frais imposés à la clientèle. Dans la mesure où cette réduction des frais permet à la clientèle de dégager un profit, elle est imposable. La boucle étant ainsi bouclée, il n'y a donc aucun avantage fiscal pour le gouvernement du Canada à opter pour une société d'État, une entreprise mixte ou tout autre forme de société commerciale.

Une société à but non lucratif serait dirigée par un conseil d'administration, composé par les parties intéressées selon les modalités fixées par ses lettres patentes. Certains membres de ce conseil représenteraient des groupements détenteurs d'actions fiduciaires, à titre symbolique car celles-ci ne seraient pas rachetables ni échangeables et ne produiraient pas de dividendes.

[*Text*]

While any other corporate approach would require the earning of a rate of return for the shareholders, the not–for–profit corporation has no such need. In fact the revenue requirement differential over time is many millions of dollars per year. Thus the not–for–profit corporation is very much focused on its mission, which in the case of the air navigation system would be the provision of customer–driven levels of service in a safe, efficient and effective manner to keep costs down.

[*Translation*]

Une société à but non lucratif est libre de l'obligation qu'il incombe à toute autre société commerciale de produire un profit sur le capital de ses actionnaires. En fait, l'écart au plan des revenus respectifs se chiffrerait par millions chaque année. Une société à but non lucratif serait donc libre de se concentrer sur son objet propre: fournir les services demandés par la clientèle du système de navigation aérienne de façon conforme à la sécurité et par les moyens les plus efficaces et les plus économiques.

• 1540

Its board of directors would demand no less. The measure of its success will be the quality and responsiveness of its service and the price charged for it as compared to the former Canadian system and similar systems abroad. It is important in the public interest that we keep costs down, because the end user pays, and the end user is the travelling public.

Canadian geography makes air travel on medium–and long–distance trips the only practical way to go. All Canadians are acutely affected by the cost of air travel, whether for business or pleasure. In addition, Canada's competitive position is materially impacted by the costs of air transport—a strategic industry on the world scene. Thus it would not be in the public interest to select a form of commercialization of the air navigation system inherently more costly than the not–for–profit corporation.

A crown corporation that set its pricing policy to earn an eternal rate of return on its capital base and then renewed that base by payments from users on an ongoing basis would constitute an unprecedented and artificial situation in comparison to anything else in the commercial world. It would mean users paying for all the opening capital over and over again while still paying for all the new acquisitions. This would not only be an unconscionable business deal; it would also have a crippling impact on a strategic industry in our national economy.

Moreover, there are other inherent drawbacks to a crown corporation. There would be political control, the degree of which would vary in accordance with the interests of the government of the day. There would be Governor in Council appointments to the board of directors as opposed to selection by expert stakeholders from lists of those best qualified to do the job.

The corporate culture would be closer to that of a government department or agency than to the culture of the private corporate world, thus limiting the levels of efficiency and economy. Capital acquisition decisions and procurement policies would be subject to both direct and indirect political influence.

What does our model do? Our proposed model provides for the maintenance and growth of the air navigation system with a rigorous attention to safety and a management and operational approach that will contribute to national transportation system effectiveness.

As well as the master principle of safety, our model meets all of the public policy objectives identified by the government: equitable access to all users, a national air space structure to meet Canadian needs, the fulfilment of international obligations, the assurance of appropriate services to Canada's remote communities, satisfaction of national sovereignty and security needs, effective safeguards for all stakeholders in the operation of a monopoly utility, a realistic and commercially based

Son conseil d'administration n'exigerait rien de moins. Sa réussite se mesurerait par la qualité, la souplesse et le prix de ces services par comparaison avec l'ancien système et les systèmes de même nature à l'étranger. L'intérêt public exige la modération des coûts, car c'est le public en fin de compte qui utilise le système et qui le supporte financièrement.

Au Canada, l'avion étant le seul mode de transport pratique pour les voyages de moyenne et longue distance, son coût touche tous les Canadiens, dans leur vie personnelle comme professionnelle. La position concurrentielle de notre pays dépend elle–même du coût de l'aviation, industrie stratégique à l'échelle internationale. Il serait donc contraire à l'intérêt public de choisir une forme de commercialisation plus coûteuse que ne le serait une société à but non lucratif.

Une société d'État qui fixerait ses prix de manière à retirer un rendement sans fin de son capital de base et dont ce même capital serait continuellement renouvelé par les redevances de sa clientèle, représenterait une situation sans précédent et artificielle par rapport à tout ce qui existe dans le monde commercial. Cela signifierait que la clientèle paierait indéfiniment les frais des immobilisations initiales tout en ayant à payer tous les nouveaux actifs, ce qui non seulement serait inéquitable mais paralyserait un élément stratégique de notre économie nationale.

Il existe d'autres désavantages inhérents à la société d'État. Une société d'État se prête au contrôle politique, à un degré qui varie selon les intérêts du gouvernement du jour. Les membres de son conseil d'administration sont désignés par le gouverneur en conseil et non par les parties intéressées, qui sont les mieux placées pour le faire en choisissant parmi les personnes les mieux qualifiées.

La société d'État s'apparente davantage par son mode de gestion au secteur public qu'au secteur privé, d'où un degré de productivité et d'économie moindre. Les décisions en matière d'immobilisations et d'équipements sont susceptibles d'influence politique, directe et indirecte.

Quels sont les avantages? L'option proposée vise le maintien et la croissance du système avec un souci rigoureux de la sécurité et au moyen de méthodes de gestion et d'exploitation qui amélioreront la situation des transports au Canada.

Elle est conforme à l'intérêt public, d'abord au plan fondamental de la sécurité, mais aussi pour les raisons suivantes: accès équitable à tous les utilisateurs; organisation de l'espace aérien propre aux besoins du Canada; satisfaction des obligations internationales; services garantis pour les régions isolées; conformité aux impératifs de souveraineté et de sécurité nationales; protection des intérêts de toutes les parties concernées eu égard au monopole créé; une évaluation réaliste,

[*Texte*]

evaluation of assets and payment thereon to government, and Canadian ownership and control.

This synergistic alliance of owners, operators and professional associations in a not–for–profit corporation will yield the optimum solution for air navigation system commercialization because of the historical proof of total commitment to safety embodied in its membership, a sensitivity to the interests of the consumer as well as the needs of small commercial and private aviation users, long–standing experience in and appreciation of the marketplace, and an awareness of the need for efficiency and productivity gains in the highly competitive air carrier markets of today's world.

Also, unlike a crown corporation, there would be the complete elimination of any perception of conflict of interest with regulatory authority; a total removal from the government's balance sheet and absolute separation from the political arena; the freedom to reward performance in accordance with the contributions made to efficiency; an understanding of the human factor throughout the industry; the ability to conduct unfettered and timely procurement practices and to employ modern service contracting to promote efficiencies, particularly in eliminating costly administrative overburden; the ability to quickly and effectively dovetail and reconcile the equipment demands of emerging technologies, as between ANS users and the ANS corporation, in a manner that will be optimal to both parties; and the ability to draw on a background of effective management of large–scale commercial technology–intensive operations, including the experience of mergers and acquisitions.

• 1545

One last specific point I wish to make before you turn to consideration of the documentation, which we have already tabled with the committee staff, is the total system approach of the not–for–profit corporation.

We strongly believe that in the interest of safety, operation control and coordination, in the interest of effective human resource development and in the interest of efficiency and economy, we should be dealing with one system, from take–off to landing. Fragmenting it would likely make the system more complex, more expensive to operate and, perhaps more importantly, would likely make it more difficult to assure adequate levels of safety.

The question of contracting out some services should be left to the board of directors of the new entity to consider in the normal fashion and should not complicate the transition process.

As Canada's principal aviation stakeholders, we commit ourselves to the provision of safe, efficient, responsive and cost–effective service, with careful regard to the prerequisites of safety and professional standards, through the establishment of a not–for–profit corporation to serve the public interest by its operation of the Canadian air navigation system.

[*Traduction*]

selon les critères commerciaux, des avoirs et des paiements correspondants faits à l'État; propriétés et contrôles canadiens.

L'alliance synergique que nous proposons entre propriétaires, exploitants et associations professionnelles au sein d'une société à but non lucratif représente la solution la plus prometteuse pour la commercialisation du système de navigation aérienne si l'on considère ce qui suit: le souci de la sécurité historiquement démontré par tous ses intervenants; le souci des intérêts du consommateur et des besoins de la petite aviation commerciale et de l'aviation privée; une longue expérience et une solide appréciation du marché; et la conscience de la nécessité de services efficaces et productifs dans le milieu éminemment concurrentiel qu'est l'aviation aujourd'hui.

En outre, contrairement à la société d'État, la société à but non lucratif assure la complète élimination de toutes formes de conflits d'intérêts par rapport au pouvoir de réglementation, le retrait total des comptes de l'État, la séparation absolue de l'arène politique; la liberté de récompenser les contributions à la productivité de l'entreprise; la sensibilité au facteur humain dans toutes les sphères de l'aviation; la capacité d'acquérir l'équipement sans entrave et en temps opportun, comme de recourir aux méthodes modernes de sous–traitance pour une plus grande économie de moyens, particulièrement en éliminant les lourdeurs administratives; la capacité de concilier rapidement, efficacement et de manière optimale les besoins de la clientèle du système de navigation aérienne et ceux de la société au chapitre de l'équipement et des percées technologiques; enfin, une connaissance éprouvée de l'exploitation des grandes sociétés commerciales à fortes composantes technologiques, y compris l'expérience des fusions et des acquisitions.

En dernier lieu, avant que vous ne passiez à l'examen de la documentation remise à votre personnel, j'aimerais faire ressortir l'approche globale que représente l'option de la société à but non lucratif.

Le bon fonctionnement de la société, les impératifs de coordination et de sécurité, la formation du personnel, l'efficacité et l'économie, exigent pour l'aviation un système unique, de l'envol à l'atterrissage. Le fragmenter risquerait de le rendre plus complexe et coûteux, et, ce qui est peut–être plus important, rendrait plus difficile l'assurance du degré de sécurité qu'exige l'intérêt public.

La question de la sous–traitance de certains services, plutôt que de compliquer la transition, devrait être laissée à la discrétion du conseil d'administration de la nouvelle société pour qu'il en décide par les voies normales.

En tant que principaux intervenants de l'aviation, nous nous engageons à fournir des services tout à la fois sûrs, efficaces, souples et économiques, conformes aux exigences de sécurité et conformes aux normes professionnelles, dans le cadre d'une société à but non lucratif créée dans l'intérêt public pour exploiter le système de la navigation aérienne.

[*Text*]

Mr. Chairman, that is the balance of my presentation. The members of the other groups that are present with me today would also like to make short presentations regarding their organizations and their support for this initiative.

I'd like to start with Mr. Harold Butler, president, Canadian Owners and Pilots Association.

The Chairman: Thank you, Mr. Lewis, for your submission.

Mr. Butler.

Mr. Harold Butler (President, Canadian Owners and Pilots Association): Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, ladies and gentlemen, good afternoon. I'm very glad to be here today and I thank you for the opportunity to make this presentation.

I trust that when we have finished today we will have contributed in some small way to the very important task you have before you.

During the past several years, and with intensifying efforts during this very past year, we have been aware of all the changes that are going on in Canadian aviation.

We've been involved in studies, surveys, consultations, in–depth research and investigations of all kinds. The process has been one of a problem–solving process in which identification of the problems in aviation have been made with a view to finding remedies and solutions to place those problems and overcome them for the better of aviation.

In the case of the air navigation system in Canada the problem is well–defined. The Treasury Board has told us that Canada is losing money, and we are told that we have to stop losing money with respect to air navigation.

The Hon. Minister of Transport has announced a policy to commercialize the air navigation system. At this point, as I understand it, all parties are pretty much in agreement.

To date, two different types of corporate structures have risen to the top in discussions in regard to the optimal way in which commercialization of the system of navigation in Canada could be made: they are the crown corporation and a not–for–profit corporation.

The five major aviation organizations in Canada, as you know, have carefully weighed the risks and the benefits of these two corporate structures. They are unanimously of the opinion that the not–for–profit corporation is the very best alternative at this time.

The purpose of this presentation is not to include a lot of detail. I will at this point just summarize some of the main issues and conclude why we believe in a not–for–profit corporation.

The not–for–profit corporation proposal envisions a corporation that will have legislative mandate to own and operate the air navigation system in Canada for the benefit of the primary and secondary users.

[*Translation*]

Voilà qui met fin à mon exposé, monsieur le président. Les représentants des autres groupes qui m'accompagnent aujourd'hui vous feront aussi de courts exposés pour vous présenter leurs organismes respectifs et vous expliquer pourquoi ils appuient la proposition.

Je cède tout d'abord la parole à M. Harold Butler, président de la Canadian Owners and Pilots Association.

Le président: Merci, monsieur Lewis, pour votre exposé.

Monsieur Butler.

M. Harold Butler (président, Canadian Owners and Pilots Association): Merci, monsieur le président.

Bonjour, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du comité. Je suis très heureux d'être ici aujourd'hui et je tiens à vous remercier de me donner cette occasion de vous présenter un exposé.

J'ose espérer qu'au bout du compte notre témoignage vous aura aidés un tant soit peu à vous acquitter de la tâche très importante qui vous a été confiée.

Depuis quelques années—et nos efforts à ce chapitre se sont intensifiés au cours de la dernière année—nous essayons de suivre les changements survenus dans le domaine de l'aviation canadienne.

Nous avons participé à des études, des sondages, des consultations, des enquêtes et des recherches exhaustives de toutes sortes. La démarche que nous avons suivie privilégie la résolution de problèmes; autrement dit, nous cherchons d'abord à définir les problèmes qui se posent dans le domaine de l'aviation pour ensuite trouver des correctifs et des solutions qui nous permettront de les régler dans l'intérêt du secteur de l'aviation.

Dans le cas du système canadien de navigation aérienne, le problème est bien défini. Le Conseil du Trésor nous a dit que le Canada perd de l'argent et que la navigation aérienne doit cesser d'être un fardeau pour le trésor public.

Le ministre des Transports a annoncé une politique visant à commercialiser le système de navigation aérienne. Il semble qu'à l'heure actuelle il y a consensus entre les diverses parties.

Les discussions qui ont eu lieu jusqu'à présent ont permis de retenir deux types distincts de structure de gestion pour assurer une commercialisation optimale du système de navigation aérienne au Canada: il s'agit de la société d'État et de la société à but non lucratif.

Les cinq grands organismes du secteur canadien de l'aviation ont, comme vous le savez, pesé attentivement les risques et les avantages que comportent ces deux structures de gestion. Ils sont unanimes à dire que la société à but non lucratif est sans contredit la meilleure solution qui s'offre à nous à l'heure actuelle.

Je n'ai pas l'intention dans mon exposé d'entrer dans le détail. Je me contenterai de résumer certains des grands thèmes et de vous dire pourquoi nous nous prononçons pour la société à but non lucratif.

Selon le modèle proposé, la société à but non lucratif se verrait confier par la loi le mandat d'assumer la propriété et l'exploitation du système de navigation aérienne au Canada de manière à servir l'intérêt de ses utilisateurs primaires et secondaires.

[*Texte*]

It will be controlled by a local board of directors and will include representatives of the air carriers, labour representation, pilots, controllers, corporate and private aircraft owners, representatives of the general public and of the federal government.

The air navigational assets would be purchased over time at fair market value. The primary objective is to provide a safe, efficient air navigation system at the lowest possible cost to the user.

[*Traduction*]

La société serait dirigée par un conseil d'administration local qui comprendrait des représentants des transporteurs aériens, des syndicats, des pilotes, des contrôleurs, des entreprises et des particuliers propriétaires d'aéronefs, du grand public et du gouvernement fédéral.

La société rachèterait graduellement les éléments d'actif du secteur de la navigation aérienne, qu'elle paierait à leur juste valeur marchande. L'objectif primordial est d'assurer aux utilisateurs un système de navigation aérienne sûr, efficace et le plus économique possible.

• 1550

The regulations and the control and the safety regulations, in all aspects, would remain the same and they would be under the control of the government as usual.

New technology, such as the space–based navigation communication systems, is extremely important. The users of the system and the new corporation need the ability to have close consultation in these matters. This would automatically take place as it is proposed the users would be represented on the board of directors.

With respect to crown corporations, on the other hand, the government does not have a good track record when it comes to purchasing and keeping costs down. A good recent example of this is MLS, a program that it appears none of the users wants, which is still alive and being funded at last report at $150 million and climbing. A crown corporation by its very nature will not solve the problem. It will merely rearrange the problem and create new ones.

In conclusion, having carefully investigated and weighed all of the available evidence and information at this stage of development, we are of the opinion the not–for–profit corporation will achieve all the desirable objectives and will do so in a way that will provide the greatest benefit for Canadian aviation in the future and to Canada as a whole in the long run. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Butler. We appreciate your presentation. Mr. McInnis.

Captain R.J. McInnis (President, Canadian Airline Pilots Association): Mr. Chairman, members of the committee, thank you. My remarks will be brief and I would be happy to answer questions later, along with my other colleagues.

The Canadian Airline Pilots Association has been a supporter of the concept of commercialization of the air navigation system since 1989. We strongly join with our colleagues in backing the not–for–profit corporation as the best option in that commercialization realm.

The motto at our association is "schedule with safety", and that motto indicates the two vantage points from which we view the not–for–profit corporation: economic and safety.

Les règlements et mesures de contrôle et les règlements en matière de sécurité demeureraient absolument les mêmes et seraient placés sous l'autorité du gouvernement, comme d'habitude.

La technologie nouvelle, notamment les systèmes satellisés de navigation et de communications, est extrêmement importante. Il est indispensable que les utilisateurs du système et la nouvelle société puissent se consulter régulièrement à propos de ces questions. Cela se produirait automatiquement puisqu'on propose que les utilisateurs soient représentés au conseil d'administration.

En ce qui concerne les sociétés d'État, en revanche, le gouvernement ne s'est guère distingué sur le plan des achats et du contrôle des coûts. Un exemple récent l'illustre particulièrement bien: c'est celui du système MLS, dont aucun utilisateur ne veut apparemment, qui existe toujours et dont les coûts de financement, aux dernières nouvelles, étaient de 150 millions de dollars et continuaient à augmenter. De par sa nature même, une société d'État ne permettra pas de résoudre le problème. Elle réussira seulement à en créer de nouveaux.

En conclusion, après avoir soigneusement étudié et pesé toutes les données et l'information existante à ce stade, nous estimons que la société à but non lucratif atteindra tous les objectifs désirables et sera la formule la plus rentable pour l'aviation canadienne à l'avenir et pour l'ensemble du Canada, à long terme. Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Butler. Nous vous remercions de votre exposé. Monsieur McInnis.

Le capitaine R.J. McInnis (président, Association canadienne des pilotes de ligne): Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, je vous remercie. Je serai bref et je serai ensuite prêt, avec mes collègues, à répondre à vos questions.

L'Association canadienne des pilotes de ligne est un des partisans de la commercialisation du système de navigation aérienne depuis 1980. Nous sommes absolument d'accord avec nos collègues et considérons que la société à but non lucratif est la meilleure formule possible dans ce domaine.

Notre association a pour devise «schedule with safety»—ponctualité et sécurité; l'économie et la sécurité sont en effet les deux principes sur lesquels nous fondons nos vues au sujet de la société à but non lucratif.

[*Text*]

From the economic vantage point, airline pilots recognize clearly that their livelihoods and their careers are closely lied to the success of their airlines. To modify an old phrase, what's good for the airlines is usually good for us as long as they're not abusing us with flight and duty times, which I'd like to talk to you about sometime.

The airlines require a cost–effective and modern infrastructure to be successful. If the airlines are successful, they will be buying airplanes and they will be able to continue to employ the pilots.

Obviously, a not–for–profit corporation or commercialized air navigation system serves our self–interest. We believe in a not–for–profit as opposed to a crown corporation because there is less potential for intervention or interference from government, as there would be in a crown corporation, for other than sound business reasons.

From our other vantage point, that of safety, we consider ourselves to be the safety watchdogs of industry and government. We believe there is potential, under the commercialization concept and specifically the not–for–profit corporation, for an even higher level of safety than we enjoy today.

That of course is if Transport Canada maintains its traditional and proper role as safety regulator and safety monitor. That's because there would be independent oversight of the air navigation system. The government would no longer be monitoring itself but would be independently monitoring the navigation system.

Finally, we believe satisfied employees are safer employees. It's our opinion that when the employees of this commercialized entity are able to bargain collectively and to do the best they can at the bargaining table rather than be subject to sometimes arbitrary decrees from government, they will be better employees.

Safety and efficiency are the reasons we would support the not–for–profit corporation. That completes my remarks. Thank you.

I'd like to turn it over now to John David Lyon of the CBAA.

[*Translation*]

Sur le plan économique, les pilotes reconnaissent clairement que leurs carrières et leurs moyens d'existence sont étroitement liés à la réussite des compagnies aériennes auxquelles ils appartiennent. Selon la vieille formule un peu adaptée, ce qui est bon pour les compagnies aériennes est habituellement bon pour nous, tant qu'on ne nous impose pas des horaires de vol et de travail excessifs, sujet dont j'aimerais vous parler un jour.

Pour réussir, les compagnies aériennes ont besoin d'une infrastructure rentable et moderne. Si leurs affaires marchent bien, elles achèteront des avions et pourront continuer à employer les pilotes.

Manifestement, il est dans notre intérêt d'avoir une société à but non lucratif ou un système de navigation aérienne commercialisé. Nous préférons une telle société plutôt qu'une société d'État parce qu'il y a là moins de risques d'intervention ou d'ingérence de la part du gouvernement, pour d'autres raisons que celles que justifient la rentabilité commerciale de l'opération.

En ce qui concerne le second point, nous nous considérons comme les gardiens de la sécurité de l'industrie et du gouvernement. À notre avis, la commercialisation du système et, plus précisément, la création d'une société à but non lucratif, contribueraient à créer un niveau de sécurité encore supérieur à celui que nous connaissons aujourd'hui.

Cela implique naturellement que Transports Canada continuera à jouer son rôle traditionnel et justifié d'organisme de réglementation et de surveillant de la sécurité. Il y aurait en effet alors une surveillance indépendante du système de navigation aérienne car le gouvernement ne serait plus chargé de se surveiller lui–même mais de surveiller ce système de manière indépendante.

Enfin, nous estimons que des employés satisfaits sont des employés plus sûrs. À notre avis, lorsque les employés de cet organisme commercialisé pourront avoir des négociations collectives et défendre leurs intérêts à la table de négociation plutôt que d'être soumis à des décisions parfois arbitraires de la part du gouvernement, ce seront de meilleurs employés.

Si nous sommes partisans d'une société à but non lucratif, c'est parce qu'elle est une meilleure garantie de sécurité et d'efficience. J'en ai terminé. Je vous remercie.

Je voudrais maintenant céder ma place à John David Lyon, de la CBAA.

• 1555

Mr. J.D. Lyon (President and CEO, Canadian Business Aircraft Association): Thank you, Mr. Chairman. I would like to echo the comments of my colleagues in thanking you for this opportunity to appear before the standing committee.

We don't have a written submission. We simply wanted to endorse by and large the comments that have preceded us and to perhaps reflect a little bit on why our association has been not only supportive but indeed an advocate of moving to this sort of system.

I guess the first public debate on moving forward with a not–for–profit–type dream, an ANS run by the user communities, occurred in 1992 at our convention in Vancouver.

M. J.D. Lyon (président–directeur général, Canadian Business Aircraft Association): Merci, monsieur le président. Comme l'ont déjà dit mes collègues, je tiens à vous remercier de m'offrir cette possibilité de comparaître devant le comité permanent.

Nous n'avons pas de mémoire écrit. Nous voudrions simplement donner notre aval aux commentaires qui ont déjà été faits et expliquer peut–être un peu pourquoi notre association est non seulement favorable à la création de ce genre de système, mais a fait campagne en sa faveur.

Je crois que le premier débat public sur la réalisation du rêve de création d'un SNA géré par les groupes utilisateurs, a eu lieu en 1992, lors de notre congrès à Vancouver.

[*Texte*]

Perhaps I should just stop for a moment. We're not quite as glamorous as the airline captains. Perhaps I should give you a little background as to what constitutes the Canadian Business Aircraft Association, so you will have some appreciation for the companies we represent.

We have a membership of about 180–odd companies, 75 of which operate corporate aircraft to further their bottom lines to make it more efficient for them to be able to do business. This covers the spectrum, from the retail industry to natural resources, banking, financing, public utilities across the country, from pipeline patrols to hydro line patrols, to transporting people from plant to plant in order to facilitate the operation of the company's operation.

We contribute about $276 million a year to the Canadian economy. We employ directly and indirectly about 7,600 people. We operate more aircraft than Canadian Airlines and Air Canada combined.

The other members of our association represent the companies that manufacture, such as Bombardier, Learjet, and De Havilland, in Toronto, to the service companies that maintain aircraft, such as Field Aviation/Innotech, to the fixed–based operators who put in the gas and service the aircraft at airports, to those companies that make the avionics satellite antennas that we put on our aircraft in order to allow them to operate.

We feel that we represent an important segment of a very key industry to the economic well–being of this country.

I need not remind the committee that the aerospace industries contribute more than $6 billion worth of exports to the benefit of the Canadian economy and the creation of jobs. There is nothing like having a good, running navigation system within your country to support the product exportation, to make sure that you are recognized as a leader, and not only for what you produce.

I've been in the aviation business for perhaps more years than I would care to share with you in terms of specifics, but I can think of no occasion in more than 30 years of being in the business on which I have seen a total bringing together of all the interests that exist out there.

If you want to look from the major commercial carriers to the small charter operators, from the airline pilots to the Sunday flyers, as well as the providers of the service, from flying schools to corporate departments operating their own aircraft—all of us out there feel that there must be a better way to manage the existing air navigation system.

We are convinced that in order to try to maintain the competitive nature of Canadian industry, we would benefit by a not–for–profit corporation designed to operate the ANS.

We have a variety of interests represented across here, from the pilots who are very concerned about safety to the airlines that want to make sure that the system is effective and efficient. Their concerns may focus more on the regional and major urban centres.

[*Traduction*]

Il serait peut–être bon que je fasse une brève digression. Nous n'avons pas tout à fait le prestige des capitaine de bord et peut–être serait–il bon que je vous explique ce qu'est la Canadian Business Aircraft Association, de manière à ce que vous ayez une idée plus précise des compagnies que nous représentons.

Notre association regroupe 180 compagnies environ, dont 75 exploitent des avions d'affaires afin d'améliorer le résultat net et de pouvoir continuer à fonctionner. Cela va de l'industrie de détail aux ressources naturelles, en passant par les banques, les sociétés financières, les services publics de tout le pays, des patrouilles d'inspection des pipelines à celles des lignes hydro–électriques, sans oublier le transport de personnel d'une usine à l'autre afin de faciliter le fonctionnement de la compagnie.

Notre contribution à l'économie canadienne représente environ 276 millions de dollars par an. Nous employons directement et indirectement quelque 7 600 personnes. Nous exploitons plus d'aéronefs que Canadien International et Air Canada réunies.

Les autres membres de notre association représentent les constructeurs, notamment Bombardier, Learjet, De Havilland à Toronto, ainsi que les sociétés de services qui assurent l'entretien des aéronefs, comme c'est le cas de Field Aviation Inotech, sans oublier les exploitants de services aéronautiques à l'aéroport qui font le plein des aéronefs et en assurent l'entretien, ni les fabricants d'antennes de satellite pour l'avionique que nous installons dans nos appareils pour leur permettre de fonctionner.

Nous représentons donc un segment important d'une industrie–clé pour le bien–être économique de ce pays.

Point n'est besoin de rappeler au comité que l'industrie aéronautique a un surplus de 6 milliards de dollars d'exportations, pour le plus grand profit de l'économie canadienne et de la création d'emplois. Rien ne vaut un bon système de navigation dans son pays lorsqu'il s'agit de soutenir l'exportation de ses produits, d'être sûr d'être considéré comme un chef de file et pas simplement d'être apprécié pour ce que l'on produise.

Je préfère ne pas vous avouer le nombre d'années depuis lesquelles je travaille dans le domaine de l'aviation, mais en plus de 30 années, je n'ai jamais vu de question faisant autant l'unanimité des intéressés.

Que ce soit les gros transporteurs ou les petits exploitants de services d'affrètement, les pilotes de ligne ou ceux du dimanche, les entreprises de services, les écoles de pilotage ou les ministères qui exploitent leurs propres aéronefs—tout le monde est d'accord pour dire qu'il doit bien exister une meilleure façon de gérer le système de navigation aérienne actuel.

Nous sommes convaincus que pour que l'industrie canadienne demeure compétitive, il serait bon d'avoir une société à but non lucratif conçue pour assurer le fonctionnement du SNA.

Des intérêts très divers sont représentés ici, depuis les pilotes que la sécurité préoccupe beaucoup jusqu'aux compagnies aériennes qui veulent être certaines que le système est efficace et efficient. Ils s'intéressent peut–être plus aux centres régionaux et aux grands centres urbains.

[*Text*]

In many instances, key for our segment of the industry is access to the community and local airports where in many cases the factories and plants are being operated. In order to access those easily for business purposes, we need to be there.

I think we are collectively supportive of making sure there is no adverse impact on the general aviation community. General aviation is the keystone to the industry. It is where the interest is created that eventually brings about the pilots, the mechanics and all the other myriad people who are going to continue to make this an effective way.

Finally, I'm convinced that transportation is one of the key elements that knits this country together. We can go back more than 100 years to the Transcontinental Railroad. I think what is keeping us together now is, essentially, air transportation. I can think of nothing more important, not only to our economic well–being but to the fabric of our nation, to have a safe, effective and efficient air transportation system to see that we continue to exist as a nation and that there is a relative equal opportunity, no matter where you live in this country.

Mr. Chairman, those are my comments. I'd be pleased to answer questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Lyon, we appreciate your input. That concludes the presentations from our witnesses, colleagues.

Mr. Lewis: Yes, it does, Mr. Chairman. We have presented the committee with a copy of our proposal, which has been tabled with the air navigation system commercialization study, and it's a proposal we have put forward. I think it is significant to note that it is a proposal for a solution, a made–in–Canada solution. It is not cast in stone and we are prepared to sit down with government and further promote this initiative to make it work.

The Chairman: Thank you, sir. We'll go now to questions from colleagues in the usual fashion, beginning with Mr. Guimond.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Thank you, Mr. Chairman.

J'aimerais vous remercier pour votre présentation. Je veux simplement vous exposer notre compréhension du dossier.

Je crois comprendre qu'il pourrait y avoir quatre approches différentes relatives au service de navigation aérienne. Vous me corrigerez si nécessaire.

Premièrement, il y aurait le statu quo, donc des contrôleurs aériens salariés de Transports Canada. La deuxième possibilité est complètement à l'opposé: ce serait la privatisation pure et simple, c'est–à–dire vendre les services à une entreprise privée. On me dit qu'apparemment, il y aurait des entreprises privées intéressées, entre autres la société Hughes.

J'ai illustré les deux extrémités du spectre. Dans un plan moyen, il y aurait deux options: une société d'État à profit du type «Postes Canada» et la société à but non lucratif que votre coalition propose. Est–ce exact? Est–ce que cela représente bien les quatre possibilités qui s'offrent à nous?

[*Translation*]

• 1600

Dans bien des cas, ce qui est essentiel pour notre secteur de l'industrie, c'est l'accès aux aéroports communautaires et locaux où les usines sont souvent implantées. Pour pouvoir y avoir plus aisément accès, il est indispensable que nous soyons présents dans ces aéroports.

Je crois que nous sommes tous d'accord pour éviter que les milieux de l'aviation générale ne souffrent de l'adoption d'un nouveau système. L'aviation générale est en effet la clé de voûte de l'industrie. C'est là que naît l'intérêt qui finit par inciter les pilotes, les mécaniciens et une foule d'autres personnes à continuer à faire de cela un système efficace.

Enfin, je suis convaincu que les transports sont le ciment de notre nation. Songez au rôle joué par le chemin de fer Transcontinental, construit il y a plus de 100 ans. Je crois qu'aujourd'hui, c'est le transport aérien qui crée un véritable lien entre nous. Rien ne me paraît plus important, non seulement pour notre bien–être économique mais aussi pour la trame de notre nation, que d'avoir un système de transport aérien sûr, efficace et efficient, afin de nous permettre de continuer à exister comme nation et à maintenir l'égalité relative des chances, où que vous viviez au Canada.

Monsieur le président, voilà ce que j'avais à dire. Je suis prêt à répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Lyon, d'avoir présenté vos vues. Chers collègues, c'était le dernier exposé de nos témoins.

M. Lewis: En effet, monsieur le président. Nous avons remis au comité une copie de notre proposition qui a été communiquée aux responsables de l'étude sur la commercialisation du système de navigation aérienne. Je crois qu'il importe de noter que c'est une proposition de solution bien canadienne. Elle n'est certes pas coulée dans le béton, et nous sommes prêts à en discuter avec le gouvernement afin de favoriser le succès de cette initiative.

Le président: Je vous remercie, monsieur. Comme d'habitude, mes collègues vont maintenant poser des questions. Nous allons commencer par M. Guimond.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Merci, monsieur le président.

I wish to thank you for your presentation. I would like simply to give you our understanding of the issue.

I believe there might be four different approaches to the air navigation system, unless I'm mistaken.

The first would be the status quo, which means that we would still have air traffic controlers who would be paid by Transport Canada. The second approach would be the opposite: everything would be privatized, that is to say that the services would be sold to a private company. I am told that several private companies are interested, including Hughes.

I just illustrated both ends of the spectrum. In between, there are two options: a profit–making crown corporation like "Canada Post" and the non profit corporation proposed by your coalition. Am I correct? Are these all the possible options?

[*Texte*]

Mr. Lewis: Mr. Guimond, when the study was first under way on April 15 of this year, there were seven options on the table that ranged from status quo to privatization. Shortly after that, it was decided the committee would limit the solutions under study to commercial crown corporation, which is similar to Canada Post, a not–for–profit corporation, or a mixed enterprise. Privatization had been eliminated and some of the others, such as GOCOs—government owned, company operated—had also been eliminated.

It's our understanding that status quo is not an option. However, I have to temper that with this: a departmental structure is still an option but in an enhanced status quo. That is to say, the system is currently operating at approximately $250 million shortfall annually. That shortfall is being added to the national debt. It's a burden that's placed on the taxpayers every year, and the government is committed to total cost recovery. So the enhanced status quo would include the recovery of that $250–million shortfall within a departmental structure similar to what we have today.

[*Traduction*]

M. Lewis: Monsieur Guimond, lorsque l'étude a démarré le 15 avril, on envisageait sept options, depuis le statu quo jusqu'à la privatisation. Peu de temps après, on a décidé que le comité s'en tiendrait aux trois formules suivantes: la société d'État commerciale, du type Société des Postes, une société à but non lucratif, ou une entreprise ou société mixte. On avait éliminé la formule de la privatisation ainsi que d'autres, telles que celle de la «Gocos»—entreprises dont le gouvernement est propriétaire mais toutes exploitées par un entrepreneur.

Nous croyons comprendre que le statu quo n'est pas une option à retenir. Je dois cependant préciser qu'une structure ministérielle demeure une option possible, mais sous la forme d'un statu quo amélioré. Le système a actuellement un déficit d'environ 250 million de dollars par an, déficit qui vient s'ajouter à la dette nationale. C'est une charge que les contribuables doivent assumer chaque année; or, le gouvernement tient absolument au recouvrement intégral des coûts. Un statu quo amélioré donnerait donc lieu à l'élimination de ce déficit de 250 millions de dollars dans le cadre d'une structure ministérielle comparable à celle qui existe aujourd'hui.

• 1605

We do not believe that is acceptable. It would result in further reductions in the level of safety and service. We believe that the levels of safety and service can be retained through the not–for–profit option.

M. Guimond: Dans votre document, vous faites état des avantages d'une société à but non lucratif, entre autres l'accès équitable pour tous les utilisateurs. J'aimerais que vous expliquiez ce que cela veut dire. On doit tenir compte de l'équité entre les transporteurs. Dans la structure de tarification que vous proposez, est–ce que les transporteurs importants seraient traités de la même façon que les transporteurs un peu plus modestes, dont la survie ne tient parfois qu'à... On ne peut pas dire cela, parce qu'on a vu des géants tomber. Donc, est–ce que tous les transporteurs seraient traités sur le même pied ou s'il pourrait y avoir des considérations d'équité, selon la capacité de payer des transporteurs?

Mr. Lyon: There are a number of formulas that are applied in the international community under the aegis of ICAO that set out combinations of weights and sizes of passenger loads carried in order to collect fares. Experience has been gained in a number of countries in which there are a variety of charges.

The United States is also considering the possibility of developing a sort of crown corporation to manage their system, which is called the USATC Corp. They made some comments about the fees that may be collected. In the case of general aviation, they suggested the fees would be represented through fuel taxes currently charged for aviation gasoline.

In Canada at the present time it's estimated that the federal government collects about $10 million a year from the sale of gasoline to the general aviation portion of the community. The GA aviation community, through their representative, has suggested that they perhaps would be willing to pay an annual fee. The figure of $100 has been mentioned. This would cover all their operations in a VFR environment. The sophisticated air navigation system, use of radar, instrument landing systems and

Cela ne nous paraît pas acceptable, car la sécurité et le service seraient encore réduits. À notre avis, la formule d'une société à but non lucratif permettrait de maintenir le niveau de sécurité et de service.

Mr. Guimond: In your document you underline the benefits of a non–profit organization, including quality of access for all users. Could you tell me what that means. We must also take into account the equal treatment of all carriers. In the rate structure that you advocate, would major carriers be treated the same way as smaller carriers, whose survival is often a question of... I shouldn't say that, because some giant companies have also collapsed. Would all carriers be treated equally or would other considerations come into play, based on the carriers' capacity to pay?

M. Lyon: Dans les milieux internationaux de l'aviation, on utilise un certain nombre de formules différentes sous l'égide de l'OACI. Les redevances sont calculées en fonction d'une combinaison du poids et du nombre des passagers. Une certaine expérience a été acquise dans divers pays où les redevances varient.

Les États–Unis envisagent également la possibilité de créer une sorte de société d'État qui serait chargée de gérer son système, qui s'appelle la USATC Corp. Ils ont fait quelques commentaires au sujet des redevances qui pourraient être perçues. Dans le cas de l'aviation générale, ces redevances seraient incluses dans les taxes actuellement perçues sur le kérosène.

Au Canada, on estime que le gouvernement fédéral perçoit environ 10 millions de dollars par an, grâce à la vente de kérosène aux membres de l'aviation générale. Un représentant de ce groupe a déclaré que celui–ci serait peut–être disposé à payer une redevance annuelle de l'ordre de 100$. Cette somme couvrirait toutes les opérations dans un environnement VFR. En seraient exclus le système de navigation aérienne avancé, l'utilisation du radar, les systèmes d'atterrissage aux

[*Text*]

other types of navigational aids that would cost more to maintain and operate would not be involved.

I don't think we have established any specific set of fees and schedules. We do have a recognition that, if there is a corporation formed, there will be a change in the fees that are currently collected. At the present time, the basic collection of moneys is raised by the government through a tax on airline tickets. It generates about $600 million of revenue per year.

There are also moneys collected for flights operating over the North Atlantic Ocean and across the polar part of our country. These are called en route charges. They were established in conjunction with ICAO and are applicable to international air space and our own domestic air space where we feel the benefits of providing the service do not accrue to Canadians. They are basically all foreign operators.

• 1610

Within the industry, we hope the government will agree to stop collecting the airport passenger tax. The moneys currently raised by that would then be raised by a variety of charges for both terminal and en route services that would reflect the size and type of operation of the operator. If you were operating a Boeing 747 you would expect to pay more money than if you were operating a Twin Otter. I think that is illustrated in some of the material that has been submitted.

We can look at a paper we have submitted that was developed by Peat Marwick. It suggests under one of the formulas that a Dash–8 operating from Vancouver to Kelowna would pay $33 in en route fees and a variety of options on terminal fees, bringing the cost of operating that flight to somewhere between $140 to $200, depending on how it supplied and which model of Dash–8 was involved in that flight.

We also see an opportunity to tap into a segment of the industry that is not paying for any services at the present time, and that is the over–flights that are operating from Europe to the United States and from the Pacific Rim through Alaska and over Canadian territory, again primarily to the United States. There is an opportunity here to establish a source of revenues for flights that are operating through our air space, but not landing and paying any fees or service charges that contribute to the cost of operating the system.

I think there is great sensitivity within the group, but all of us have stood up and said that if we are going to form this sort of corporation we have to be prepared to pay for it. So far, the vast majority of operators feel they would rather be contributing toward a not–for–profit corporation than perhaps paying larger fees in some other type of restructuring available among the other choices you have referred to. There is that commitment.

Mrs. Jennings (Mission—Coquitlam): I understand the air navigation system is still using old technology. I think Mr. Butler mentioned the MLS. I'm not really knowledgeable on these items. Is he referring to the microwave landing system?

I understand there's also RAMP, the radar modernization project that was developed in 1979 and is still quite costly. I understand the U.S. is positioning itself globally. Given that the government is using this old technology, what do you propose?

[*Translation*]

instruments, et d'autres types d'aide à la navigation dont l'entretien et l'exploitation coûteraient plus cher.

Je ne pense pas que nous ayons établi un barème précis de droits et redevances. Nous savons fort bien que si l'on crée une société, le montant de ces redevances changerait. Actuellement, l'État perçoit essentiellement l'argent grâce à une taxe sur les billets d'avion qui lui rapporte environ 600 millions de dollars par an.

Il perçoit également de l'argent pour les vols sur l'Atlantique Nord et les régions polaires de notre pays. C'est ce qu'on appelle les redevances en route. Ces redevances ont été fixées en accord avec l'OACI et sont applicables à l'espace aérien international et à notre propre espace aérien pour des services dont les Canadiens ne bénéficient pas en somme car il s'agit presque uniquement de transporteurs étrangers.

Dans notre industrie, nous espérons que l'État acceptera de mettre un terme à la perception de la taxe d'aéroport. En remplacement, on percevrait divers droits pour les services au terminus et en route, qui seraient calculés en fonction de la taille du transporteur et de son type d'activité. Si vous exploitiez un Boeing 747, vous vous attendriez à payer plus cher que si vous exploitiez un Twin Otter. Je crois que des exemples en sont donnés dans certains des documents qui vous été soumis.

Prenons un document préparé par Peat Marwick. Selon une des formules, un Dash–8 faisant la liaison Vancouver–Kelowna paierait 33$ pour les redevances en route et les redevances au terminus seraient calculées selon diverses formules, si bien que le coût de ce vol serait de l'ordre de 140$ à 200$, selon le service fourni et le modèle de Dash–8 utilisé.

Nous voyons également là l'occasion de solliciter un secteur de l'industrie qui ne paie aucun service pour le moment; je parle des survols par des avions allant d'Europe aux États–Unis et par des appareils de pays riverains du Pacifique qui survolent l'Alaska et les territoires canadiens et qui se rendent eux aussi, surtout, aux États–Unis. Il y a là une source possible de recettes à tirer de vols qui empruntent notre espace aérien, sans se poser sur notre territoire et qui ne paient aucune redevance ou droits de service qui contribuent au coût d'exploitation du système.

Les membres du groupe sont très sensibles à ces questions, mais nous avons tous déclaré que si l'on constitue ce genre de société, nous sommes tous prêts à payer. Jusqu'à présent, la vaste majorité des exploitants préféreraient contribuer au fonctionnement d'une société à but non lucratif plutôt que de payer des redevances peut–être plus élevées dans le cadre d'un des autres systèmes de restructuration dont nous avons parlé. Ils sont prêts à le faire.

M. Jennings (Mission—Coquitlam): Le système de navigation aérienne continue à utiliser une technologie ancienne, n'est–ce pas. Je crois que M. Butler a parlé du système MLS. Je ne connais pas très bien ces questions. Parle–t–il du système d'atterrissage micro–ondes?

Il y a aussi, je crois, le système RAMP, c'est–à–dire le projet de modernisation des radars élaboré en 1979, et qui demeure fort coûteux. Je crois savoir que les États–Unis sont en train d'adopter un système de positionnement global. Étant donné que nous utilisons encore cette technologie ancienne, que proposez–vous?

[*Texte*]

Mr. Lewis: One of our motivating factors for becoming involved in this process and trying to convince people that commercialization for a not-for-profit entity was the proper way to go was the cumbersome procurement procedures within government for new equipment. We have been falling further and further behind in the acquisition of equipment. You've mentioned a number of the programs.

The microwave landing system was technology that was supposed to take over from instrument landing systems, but is now being quickly outmoded by the global positioning system, particularly in view of the fact they're going to area and localized differential transmitters/receivers, which are showing tremendous potential. The United States has cancelled the MLS project and intends to move directly from ILS to GPS both for area navigation and instrument approach systems.

The gap in technology between the cockpit and the ground-based air traffic control is widening. We cannot catch up.

Government procurement practices require eight to ten years in order to acquire a new piece of equipment. By the time you get it, it's out of date. With regional and industrial offsets that are applied, the equipment can cost 100% to 200% more than what it would have cost to purchase off the shelf.

• 1615

We are on the brink of the largest technological change in the history of aviation. The move to space-based data, communications and surveillance will totally revolutionize the industry. It's bigger than anything we have ever faced before and we have to be in a position to respond to it.

The traffic is growing over the North Atlantic. If you look on a globe, the shortest routes between North America, eastern Europe and Asia are not over the Atlantic and the Pacific; they're over Canada's Arctic. Canada is strategically located to provide this service and we must be prepared to respond to that challenge. We believe that we can with this initiative.

Mrs. Jennings: So obviously, if this is successful, you're going to be moving towards towards global positioning then?

Mr. Lewis: Absolutely, yes: global positioning systems, spaced-based surveillance and real-time surveillance. If you look at a radar map of Canada, you will see that probably less than 20% of Canadian air space has radar coverage.

The majority of it is procedurally controlled, using time and distance and controllers working flight strips on large air traffic control boards. If you ever visit an area control centre, we'd be more than happy to show you that type of operation.

But the space-based global positioning system and the surveillance that will be associated with that fits right in with the Canadian automated air traffic control system—a new equipment acquisition coming on stream—which is new technology for the display of air traffic control data. It can move to GPS-based data.

[*Traduction*]

M. Lewis: Une des raisons qui nous ont poussés à participer à ce processus et à essayer de convaincre les gens que, pour un organisme à but non lucratif, la commercialisation était la bonne méthode, tient à la lourdeur des méthodes gouvernementales d'achat de matériel nouveau. Nous avons pris de plus en plus de retard dans ce domaine. Vous avez parlé d'un certain nombre de programmes.

Le système d'atterrissage micro-ondes était censé remplacer les systèmes d'atterrissage aux instruments, mais il prend rapidement du retard sur le système de positionnement global, et cela d'autant plus que les États-Unis vont adopter des émetteurs/récepteurs différentiels locaux et régionaux, dont le potentiel est impressionnant. Nos voisins ont annulé le projet MLS et ont l'intention de passer directement du système ILS au système de positionnement global pour les systèmes régionaux de navigation et d'approche aux instruments.

L'écart technologique entre la cabine de pilotage et le contrôle terrestre de la circulation aérienne, se creuse. Nous ne pourrons pas rattraper notre retard.

À cause des méthodes utilisées par l'État, il faut de huit à dix ans pour pouvoir acheter du matériel nouveau. Quand vous le recevez, il est déjà démodé. Avec les défalcations régionales et industrielles qui sont faites, ce matériel peut vous coûter de 100 p. 100 à 200 p. 100 plus cher que si vous l'aviez acheté directement.

Nous sommes à la veille du changement technologique le plus profond de l'histoire de l'aviation. L'adoption de systèmes de transmission de données, de communication et de surveillance par satellite va totalement révolutionner l'industrie. Il n'y a jamais eu de changement aussi important jusqu'à présent, et il faut que nous soyons prêts à réagir.

Le trafic aérien augmente sur l'Atlantique Nord. Prenez un globe et vous verrez que les itinéraires les plus courts entre l'Amérique du Nord, l'Europe de l'Est et l'Asie ne passent pas par l'Atlantique et le Pacifique, mais par l'Arctique canadien. Stratégiquement, le Canada est parfaitement placé pour fournir ce service et il faut donc que nous soyons prêts à relever le défi. Si l'on veut une suite à ce projet, nous pourrons le faire.

Mme Jennings: Donc, si tout marche bien, vous allez vous-mêmes adopter un système de positionnement global?

M. Lewis: Absolument: le système de positionnement global, la surveillance par satellite et la surveillance en temps réel. Si vous regardez une carte radar du Canada, vous verrez que la couverture radar s'étend à moins de 20 p. 100 de notre espace aérien.

La plus grande partie de cet espace est contrôlé grâce à certaines procédures selon lesquelles on utilise le temps et la distance et des contrôleurs surveillent des bandes de vol sur de grands tableaux de contrôle du trafic aérien. Nous serions ravis de vous faire visiter un centre de contrôle régional.

Mais le système de positionnement global satellisé et les opérations de surveillance qui l'accompagneront, concordent parfaitement avec notre système de contrôle automatisé de la circulation aérienne—c'est un matériel nouveau que nous venons d'acheter et qui va bientôt entrer en service—qui est une technologie nouvelle pour l'affichage des données de contrôle de la circulation aérienne. Il est facile de passer de là au système GPS.

[*Text*]

Mrs. Jennings: Thank you. I haven't had an opportunity yet to look at this. You may have covered this, but regarding the regulatory body you're going to set up in the not–for–profit... Could you comment on that very briefly?

Capt McInnis: Transport Canada would continue to provide regulatory and safety monitoring, which we consider to be a proper government role and should remain that way. That is just like the mechanics or the pilots at the airlines being regulated by government, but the government doesn't actually operate the equipment or do the maintenance.

In the same way, with the commercialized air navigation system, government—Transport Canada—would still be responsible for the regulations and for monitoring safety. That's a very key point.

The Chairman: I have a supplementary question. Where would the system in Canada that could be a best example for the members to see be located right now? I don't want to start an argument between you on that.

Mr. Rideout (Moncton): Moncton.

The Chairman: Moncton, yes.

Mr. Lewis: Mr. Chairman, I would suggest two locations. One would be the Gander area control centre, which has oceanic control sectors that are specific to the Gander area control centre. It also has a radar control area.

The other three that have large procedural areas in northern Canada would be the Montreal, Winnipeg and Edmonton area control centres.

The Chairman: So maybe while we're in Winnipeg, we'll have a look at that one.

Mr. Lewis: We'd be happy to arrange someone to show you through.

The Chairman: Yes, we'll be calling. Terrific.

When you spoke with Ms Jennings about the one system we're now working with, making the leap to a global positioning system, what would be the cost of such an adventure?

Mr. Lewis: It's very difficult to come up with a cost, Mr. Keyes.

The Chairman: Ballpark?

Mr. Lewis: I wouldn't even want to venture a guess. There is one jurisdiction I am aware of that has just acquired new display equipment and that's New Zealand. They are capable of the jump to GPS today. All they have to do is install the data link tomorrow. The information probably could be obtained from them. I will undertake to get it for you and supply the clerk.

The Chairman: That would be good to know, because I just want to set it all into perspective. I mean, it's a wonderful opportunity for us to jump to GPS, but what are the...?

Even a not–for–profit organization would have to be concerned about where the funds would come from to facilitate that kind of a leap at a cost no doubt of hundreds of millions of dollars.

[*Translation*]

Mme Jennings: Merci. Je n'ai pas encore eu l'occasion d'examiner ce document. Peut–être en avez–vous déjà parlé mais pourriez–vous nous décrire très brièvement l'organisme de réglementation que vous allez créer dans cette société à but non lucratif?

Capt McInnis: Transports Canada continuerait à assurer la surveillance sur le plan de la sécurité et des règlements; c'est en effet là le rôle normal du gouvernement, et il devrait se poursuivre. C'est un peu comme pour les mécaniciens et les pilotes qui sont réglementés par le gouvernement, sans pour cela que celui–ci exploite le matériel ou en assure la maintenance.

De la même manière, avec ce système de navigation aérienne commercialisé, le gouvernement—c'est–à–dire Transports Canada—demeurerait responsable de l'établissement des règlements et de la surveillance à la sécurité. C'est un point absolument clé.

Le président: J'ai une question supplémentaire à poser. Quel est le meilleur endroit au Canada où les membres de ce comité pourraient voir ce système? Mon intention n'est pas de déclencher une discussion entre vous.

M. Rideout (Moncton): Moncton.

Le président: Moncton, oui.

M. Lewis: Monsieur le président, je vous proposerais deux autres endroits. Le premier serait le centre de contrôle régional de Gander, qui est responsable de certaines régions de contrôle océaniques ainsi que d'une zone de contrôle radar.

Les trois autres centres responsables d'un territoire étendu dans le nord du Canada seraient les centres de contrôle régional de Montréal, de Winnipeg et d'Edmonton.

Le président: Pendant notre séjour à Winnipeg, nous pourrions donc peut–être en visiter un.

M. Lewis: Nous serions heureux de vous trouver un guide.

Le président: Oui, nous vous téléphonerons. Formidable.

Vous avez tout à l'heure parlé avec M^me^ Jennings du système que nous utilisons actuellement. Que coûterait le passage à un système de positionnement global?

M. Lewis: Il est très difficile de donner un chiffre, monsieur Keyes.

Le président: En gros?

M. Lewis: Je ne me hasarderais pas à en proposer un. Je sais que la Nouvelle–Zélande vient d'acheter un nouveau matériel d'affichage et que ce pays est capable de passer au système GPS dès aujourd'hui. Il lui suffira pour cela d'installer le dispositif de liaison des données. Nous pourrions probablement nous renseigner auprès des Néo–Zélandais. Je vais m'en charger et je communiquerai les résultats au greffier.

Le président: Ce serait bon à savoir, car je voudrais placer tout cela en perspective. C'est une merveilleuse occasion de passer au GPS, mais quels sont les...?

Même un organisme à but non lucratif ne manquerait pas de s'inquiéter de savoir comment trouver les fonds nécessaires pour permettre le passage à un système qui coûterait certainement des centaines de millions de dollars.

[*Texte*]

Mr. Lewis: Perhaps so, Mr. Keyes, but the interesting thing here, as I mentioned before, is that the gap between the ground-based air traffic control and the technology in the cockpit is widening.

That technology is going to be available in the cockpit. The change to having the information available to the ground-based air traffic control system should be as simple as a satellite uplink-downlink, and the display systems will be in place with CAATS.

• 1620

The Chairman: I look forward to that information from you, Mr. Lewis. Thank you.

Mr. Jordan (Leeds—Grenville): I'm fascinated with your title: not-for-profit corporation. That's the position we in Canada in the airline industry have been in. I imagine you pondered that carefully before you had that associated with what you're proposing.

Mr. Lewis: This is designed to be non-profit.

Mr. Jordan: When we move from what we currently have to commercializing Canada's air navigation system—I am concerned about what it will do to remote areas. Giving them something a little less than where the big dollars are—there is a tendency to move toward that when the crunch is on. In your eight points that you say match the current proposal that comes under the move from what we currently have... The fourth point on the assurance of appropriate services to Canada's remote communities—you have that in mind. Elaborate just a little. Where is the assurance? What would be different from your tendency to move to where there is more money to be made at the expense of people who happen to live in remote parts of the country where air travel is sometimes the only meaningful form of travel? What assurance does your proposal have that you will address that?

Mr. Lyon: The previous reference to the almost revolutionary change in the way services are planned to be delivered with the development of the global air navigation system—that will be a huge benefit to countries such as Australia and Canada, and to remote communities.

Th instrument landing system needed to land in poor weather and provide guidance to aircraft is presently about $2 million by the time you add in all of your costs. Operating a non-directional beacon at many of the remote airports—it allows you to home in and do a landing, but not to the same lower limits as you would achieve with the IOS—costs about $50,000, and to maintain them and keep them going in remote locations can run upwards of $200,000 a year, because you have to transport in the fuel and the generator to keep it going.

So the current system is highly expensive in servicing that remote area. The global positioning system, a series of 24 satellites that the United States Department of Defense has deployed in the skies around the world, is creating an environment that permits us...as opposed to having instrument approaches for about 30 airports that have instrument landing systems in Canada at the present time.

[*Traduction*]

M. Lewis: C'est possible, monsieur Keyes, mais, comme je le disais plus tôt, ce qu'il faut retenir, c'est que l'écart entre le contrôle terrestre du trafic aérien et la technologie disponible dans la cabine de pilotage continue à se creuser.

Cette technologie sera bientôt disponible au poste de pilotage. Au lieu d'utiliser le système terrestre, il suffira d'une liaison montante-descendante, et les systèmes d'affichage seront installés avec le système CAATS.

Le président: J'espère que vous m'adresserez ce renseignement, M. Lewis.

M. Jordan (Leeds—Grenville): Je suis fasciné par votre appellation, celle de société à but non lucratif. Le terme qualifie tout à fait la situation dans laquelle se trouve l'industrie du transport aérien au Canada. J'imagine que vous y avez bien réfléchi avant d'en parler dans votre proposition.

M. Lewis: C'est effectivement prévu pour être à but non lucratif.

M. Jordan: Je m'inquiète de ce que donnera un système de navigation aérienne commercial au Canada pour les régions éloignées, par rapport au système actuel. Quand les choses vont mal, on a tendance à se montrer moins généreux et les régions éloignées risquent alors d'être défavorisées. Dans les huit points que vous énoncez et qui, selon vous, correspondent à la proposition actuelle qui consiste à passer du système actuel... Je veux parler du quatrième point, celui de la garantie d'un niveau de service adapté aux collectivités éloignées. Pouvez-vous nous en dire un peu plus long à ce sujet. De quelle garantie s'agit-il? Qu'est-ce qui pourrait vous empêcher de vous laisser aller à votre tendance naturelle qui est de vous tourner vers les marchés les plus lucratifs aux dépens des personnes qui résident dans les régions éloignées du pays, où l'avion représente pourtant le seul moyen de transport valable? Quelle garantie énoncez-vous dans votre proposition à ce sujet?

M. Lyon: Il s'agit de la garantie que confère le changement quasiment révolutionnaire dans la façon dont les services devraient être offerts, ce dont il a été question plus tôt, grâce à la mise au point du système de positionnement global qui sera très intéressant pour desservir les collectivités éloignées dans des pays comme l'Australie et le Canada.

Quand on tient compte de tous les coûts, le système d'atterrissage aux instruments qui assure le guidage et l'atterrissage par mauvais temps, revient à 2 millions de dollars. Les radiophares, qui équipent un grand nombre d'aéroports éloignés, permettent aux appareils de rallier l'aéroport et de s'y poser, mais pas avec les mêmes minima que l'ILS. Eh bien, un tel dispositif coûte environ 50 000$ et son entretien et son exploitation en régions éloignées peuvent revenir à plus de 200 000$ par an, parce qu'il faut en plus une génératrice et du combustible pour l'alimenter, qu'il faut alors transporter sur place.

Donc, en régions éloignées, le système revient très cher à l'entretien. Le système de positionnement global, constitué par un réseau de 24 satellites mis sur orbite par le ministère de la Défense américain pourrait permettre aux compagnies aériennes d'effectuer des approches aux instruments ailleurs que dans la trentaine d'aéroports canadiens actuellement dotés de systèmes d'atterrissage aux instruments.

[*Text*]

There are about 750 airports in Canada. The application of GPS to landing will permit category 1 landings at all 750 airports. So the most remote community will have the same sort of capability that Regina, Moncton and Halifax currently have in terms of the weather conditions that it will put in. A different set of satellites. . . When you're flying commercially, INMARSAT permits you to pick up a phone and talk to anyone anywhere in the world, and it has the capability of being installed in aircraft. So through the satellite application, we will be able to talk to you in the most remote parts of this country.

Communications at the present time, if you are operating through the north, can be a hit and miss thing. VHF radio contact is line–of–sight. If you go beyond Baker Lake or Rankin Inlet or Iqaluit or Kuujjuak, once you're beyond 100 miles, if you're at low levels, you probably can't communicate with anyone.

[*Translation*]

Il y a environ 750 aéroports au Canada et, grâce au GPS, il serait possible de se poser partout en catégorie I. Dès lors, l'aéroport de la collectivité la plus éloignée aurait la même capacité d'accueil que les aéroports de Regina, Moncton ou Halifax, en regard des conditions météorologiques. Un autre réseau de satellites. . . Grâce à INMARSAT, il est possible de téléphoner n'importe où dans le monde depuis un avion de ligne. Eh bien, grâce aux satellites, il vous sera possible de vous entretenir avec les parties les plus éloignées du pays.

À l'heure actuelle, dans le Nord, les communications radiotéléphoniques sont plutôt aléatoires, les ondes VHF ne portent qu'en ligne directe. Une fois qu'on a dépassé Baker Lake, Rankin Inlet, Iqaluit ou Kuujjuak, dès qu'on est à plus de 100 milles et que l'on vole à des niveaux inférieurs, il y a de fortes chances pour que plus aucune communication ne soit possible.

• 1625

You then switch to HF, which is subject to weather interference. When we go to the satellite technology, it's going to mean if you're up at the North Pole, we will be able to talk to you as easily as if you're operating in the Toronto area.

On peut certes passer sur HF, mais l'on devient alors tributaire de la météorologie. Par contre, grâce au satellite, même si l'on se trouve au Pôle nord, il devient possible de s'entretenir avec quelqu'un de la région de Toronto tout aussi facilement que si l'on téléphonait de là–bas.

The cost of providing the navigational satellites is free. That's being borne totally by the United States of America. So there is no investment on our part to access that. INMARSAT, which is the International Maritime Satellite Organization that originally put up some satellites to provide marine navigation and communication, has in fact expanded its capability and is now offering communication.

Les satellites de navigation, eux, ne nous coûtent rien, puisque ce sont les États–Unis d'Amérique qui paient la totalité de la facture. Donc, sur ce plan, nous n'avons aucun investissement à réaliser. INMARSAT, autrement dit l'Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellites, qui devait à l'origine assurer un service de communication et de navigation maritimes par satellites, s'est dotée d'une capacité supérieure et offre à présent des communications aéronautiques.

So you will pay for that service that you have to get. There obviously will have to be investments to develop the ground stations and link the ground stations across this country in order to feed into the air traffic control facilities. But great savings will be available to us because we'll be able to de–commission many of the communications systems we have to maintain at the present time in order to provide that service, and we'll be able to do so offering improved levels of service.

Mais il faudra payer pour le service. En outre, il faudra investir dans la construction de stations terrestres et de liaisons entre ces différentes stations, à l'échelle du pays, afin de les intégrer au réseau des installations du contrôle de la circulation aérienne. Par contre, nous pourrons réaliser d'importantes économies car il nous sera alors possible de mettre hors service un grand nombre des systèmes de communication que nous devons entretenir à l'heure à l'actuelle et nous parviendrons, en outre, à offrir un service de qualité supérieure.

Mr. Jordan: So it's more expensive when you have to—I think you'd agree with that—provide a service even with the GPS you're talking about. Would it not be more expensive to provide an air service to some very remote part of—

M. Jordan: Donc, et je suis sûr que vous serez d'accord avec moi, il revient plus cher d'avoir à offrir un service, même grâce au GPS dont vous parlez. Ne reviendrait–il pas plus cher d'assurer un service aéronautique à certaines régions très éloignées. . .

Mr. Lyon: Less. It would be less costly than it is now.

M. Lyon: Non, ça reviendrait moins cher qu'à l'heure actuelle.

Mr. Jordan: Yes. That wasn't my point. My point was if it's going to be a question of being more expensive and providing a service to a remote area as opposed to providing a similar service to an urban area, isn't there a tendency though that the first thing to go is the service to the remote area?

M. Jordan: Ce n'est pas ce que je voulais dire. S'il devait en coûter plus cher d'offrir ce genre de services dans une région éloignée, plutôt que d'offrir des services semblables en région urbaine, ne risquerait–on pas d'être tenté de commencer par supprimer le service en région éloignée?

This happened with the postal service of Canada. The remote post office was the first to go. They said it was an expense, that they couldn't afford it any longer, and that they would close it and make some other provision for it.

C'est ce qui s'est produit dans le cas des postes. Ce sont les bureaux des régions éloignées qu'on a supprimés en premier. Les gens des postes nous ont dit qu'ils coûtaient cher, qu'on ne pouvait plus se permettre de les entretenir, qu'il fallait les fermer et trouver d'autres solutions.

[*Texte*]

Isn't that likely to be the same with the remote area unless you feel some sort of tendency to think you have an obligation—you mentioned the railroad that ties Canada together—unless you feel deep down you have an obligation to tie Canada together too? Don't get the idea you're going to get away with saying this one is too costly and you're going to close it. If you do that, I don't see what advantage there is to going with your not-for-profit proposal. You could very well become a little eager. The first thing to go would be the one that's costing more money.

Mr. Lewis: Your point is well made. It's important to know, as I said before, that our proposal is not cast in stone. We've said those commitments have to be made. We're prepared to make those types of commitments, whether they be worked into the letters patent or into the omnibus legislation that would be required. This is supposed to be a made-in-Canada solution. Canada is a very broad, very diverse country. We're willing to work to make that work for Canada.

Mr. Jordan: Thank you. That's all I had.

The Chairman: Thank you, Jim. We'll move to five-minute rounds now, starting with Mr. Guimond.

M. Guimond: Je poursuis sur les avantages d'avoir une société à but non lucratif parce que je n'ai pas eu le temps, tout à l'heure, de poser mon autre question concernant ce chapitre. Le quatrième avantage dont vous parlez est l'assurance des services nécessaires pour les régions isolées.

Premièrement, comment définissez-vous le terme «région isolée»? Deuxièmement, comment pouvez-vous, avec ce système, assurer les services nécessaires pour les régions isolées? Parlez-vous des régions isolées en fonction d'un parallèle? Je ne parle pas du Québec comme région isolée, s'il y en a qui pense cela. Pas encore?

Mr. Lewis: Mr. Guimond, in the study of the commercialization of the air navigation system in Canada, this was one of the requirements as set by government. The new entity would have to assure the appropriate services to Canada's remote communities. Remote has remained undefined. I agree with you that it does not just apply to sparsely settled areas. There are other ways of defining remote communities. Those are the types of things we have to sit down and discuss to determine how they will be addressed.

• 1630

I cannot give you a specific answer. I can tell you that I know some options but I'm willing to admit I don't know all the options around it. I think the important thing is that there is a commitment by the group to meet that need. Government must remain the regulator, and if being the regulator means they have to determine what the level of service will be, then the corporation will have to be charged with providing that service.

M. Guimond: Votre réponse ne me satisfait pas et m'inquiète. Quand un service est assuré par le gouvernement, ce dernier a la responsabilité d'offrir des services à tous les Canadiens situés sur son territoire, peu importe l'endroit où ils

[*Traduction*]

Eh bien, est-ce que la même chose ne risque pas de se reproduire dans le cas des aéroports en région éloignée, sauf bien sûr si l'on se sent obligé—vous parliez un peu plus tôt des chemins de fer qui unissent le Canada—, dans son fort intérieur, d'assurer également une liaison d'un bout à l'autre du pays? Ne croyez pas que vous allez vous en sortir en prétendant que ces aéroports sont trop cher et que vous devez les fermer. Si on devait en arriver là, je ne vois pas l'avantage que pourrait présenter votre formule de société à but non lucratif. Vous pourriez fort bien devenir un peu avide d'argent et être tenté de vous débarrasser de ce qui vous coûte le plus cher en premier.

M. Lewis: Je vois tout à fait ce que vous voulez dire. Il faut savoir, comme je le disais plus tôt, que notre proposition n'est pas coulée dans le béton. Nous avons nous-mêmes déclaré que c'est le genre d'engagements qu'il faut prendre. Nous sommes prêts à prendre de tels engagements, que ce soit par le biais de lettres patentes ou d'une loi omnibus. Nous sommes censés adopter une solution typiquement canadienne. Le Canada est un pays très vaste et très diversifié, et nous sommes disposés à mettre en oeuvre ce qu'il faut pour que cela fonctionne.

M. Jordan: Merci. J'en ai terminé.

Le président: Merci, Jim. Nous passons à présent à des tours de cinq minutes et nous commencerons par M. Guimond.

Mr. Guimond: I will follow through on the advantages of a non profit corporation, because, earlier, I did not have an opportunity to ask another question on this subject matter. The fourth advantage you talked about is the assurance that the services needed will be provided in remote areas.

First, how do you define the term "remote area"? Second, how could you, with such a system, meet the needs of remote areas? Do you define those areas in relationship to a certain parallel? I have to tell to those who might be struck by the idea, that I don't think of Quebec as a remote area. Not yet, at least.

M. Lewis: Monsieur Guimond, c'est là une des exigences énoncées dans l'étude sur la commercialisation du système canadien de navigation aérienne. La nouvelle entité devra assurer les services voulus aux collectivités éloignées du pays. Par contre, «éloigné» n'est pas défini. Je conviens avec vous que le terme ne définit pas uniquement des régions faiblement peuplées. Il y a d'autres critères qui entrent en jeu dans la définition de «collectivités éloignées». Mais c'est précisément le genre de chose dont nous devons parler et essayer de régler.

Je ne peux vous apporter de réponse précise à ce sujet. Par contre, je dois vous dire que je connais certaines options, mais je suis tout disposé à admettre que je ne suis pas au courant de toutes celles qui ont circulé. Ce qui est important, c'est que le groupe qui sera formé s'engage à combler ces besoins. Le gouvernement doit s'en tenir à son rôle de régulateur et, en tant que tel, c'est à lui de déterminer le niveau de service minimum et c'est à la société qui sera chargée d'effectuer le travail d'assurer ce service.

Mr. Guimond: I am both concerned and unsatisfied with your answer. When the government offers a service it must extend it to all Canadians living in Canada, wherever they are. It seems that you are unable to describe to me how everything

[*Text*]

vivent. Vous n'êtes pas capables de me décrire comment cela va s'articuler. Il y a quand même un danger lorsque l'État confie cette responsabilité à une société quelconque. Remarquez que j'aurais beaucoup plus peur avec une entreprise privée qui pourrait dire: On veut exploiter cela pour faire de l'argent. Ce qui est encourageant, c'est que c'est quand même une société à but non lucratif, mais une société à but non lucratif qui, je l'espère, aura un objectif et des ambitions d'efficacité et de sécurité. Mais il y a quand même là une certaine menace à l'endroit des régions éloignées. On n'en est encore qu'aux discussions préliminaires là–dessus, mais vous auriez avantage à nous rassurer là–dessus.

May I continue?

The Chairman: Well, you have about two minutes left in the five–minute round if you're looking for an answer.

Mr. Guimond: Hurry? Okay.

J'ai vu la composition et le mode de sélection du conseil d'administration de la société. On y lit qu'il pourrait y avoir quatre membres choisis par ATAC, un membre de CALPA, un autre des autres associations, un membre choisi par le ministre des Transports, le président–directeur général et trois membres représentant les intérêts des consommateurs et du public en général.

Ma question porte sur la représentation régionale. Dans la structure du conseil d'administration que vous suggérez, à quel endroit la représentation de toutes les régions du Canada pourrait–elle être assurée? Vous conviendrez que toutes ces personnes pourraient fort bien venir d'Ottawa et ne pas être sensibles aux besoins des régions. On le voit chez les fonctionnaires de Transports Canada. À quel endroit la représentation régionale pourrait–elle être assurée au sein de ce conseil d'administration que vous suggérez?

Mr. Lyon: The provisions for the three directors at large could cover consumers as well as the regional interests. There have been, for example, discussions with Brian Jenner from ATQA, who has expressed similar concern to make sure there is representation. The discussion also took place at the recent aviation committee meeting of the Transportation Association of Canada where the provincial representatives were concerned.

I guess there's an endless list of people you may want to put on a board. The board has to be effective. I think there is some sensitivity within the national aviation organizations to say the people they select must have a variety of backgrounds and reflect some of the regional concerns you have. In the negotiations to establish it, if this becomes a major concern, we could look at trying to identify and accommodate those particular interests. I would like to suggest the national aviation organizations are well aware of both regional and peculiar sensitivities that exist within the aviation area.

[*Translation*]

will be articulated. Let's admit that there is an element of risk when the Crown hands out this kind of responsibility to a corporation. Mind you, I would be a lot less comfortable with a private firm which could decide to operate the airport to make a buck. The fact that it's a non profit organization is encouraging, but I hope that it will pursue the same objective and have the same ambitions as far as efficiency and safety go. Nevertheless, remote areas are at risk. I know that discussions are only at the preliminary stage, but you would better be sure that this is what is planned for.

Puis–je poursuivre?

Le président: Eh bien il vous reste deux minutes sur vos cinq minutes pour obtenir une réponse.

M. Guimond: Vous voulez que je me dépêche? C'est parfait.

I read what he said about the setting up and the mode of selection of the corporation board of directors. Four members could be chosen by ATAC, one by CALPA, one by the other associations, one member would be chosen by the Transport minister, there would be the CEO and then three members to cover the consumers and the public interests.

My question has to do with regional representation. With the kind of structure you suggest for the board of directors, where would the representation of regions fit? You will certainly agree with me that all these people might very well come from Ottawa and not be sensitive to regional needs. We see that with Transport Canada officials. How could you accommodate regional representation within the type of board of directors that you suggest?

M. Lyon: Eh bien les trois membres représentant le grand public pourraient à la fois s'occuper des intérêts des consommateurs et des intérêts des régions. Il en a déjà été question, par exemple, avec Brian Jenner de l'ATCA, qui a exprimé les mêmes inquiétudes que vous au sujet de la représentation. Le sujet a été également abordé lors d'une récente réunion du comité sur l'aviation de l'Association des transports du Canada, parce que les représentants provinciaux s'inquiétaient de la chose.

La liste des gens qu'on pourrait être tenté de faire siéger au conseil pourrait être interminable. Mais il faut que le conseil soit efficace. Je crois que nous pouvons faire confiance aux organisations nationales, dans le domaine de l'aviation, pour faire preuve de la sensibilité nécessaire et sélectionner des gens qui viendront d'horizons différents et qui représenteront les intérêts régionaux que vous voulez voir défendus. Si, lors des négociations qui présideront à la création du conseil d'administration, on constate que c'est là une préoccupation importante, nous pourrons toujours essayer de réserver une certaine place à la défense de ces intérêts. Mais je pense que les organisations nationales du domaine de l'aviation sont parfaitement au fait des sensibilités régionales et particulières propres à leurs secteurs.

[*Texte*] [*Traduction*]

• 1635

What we have presented to you is what we feel is a workable board. We have not identified the individuals who would be representing it. In the same way that you as politicians are sensitive to making sure the various areas from which you come are represented, if we're going to have an effective system the representation on that board must be national in character and must represent interests from all segments of the industry as well as those segments of the public that would want to ensure the not-for-profit corporation was accountable and was doing a good job. We also look to the government to be a watchdog.

Ce que nous avons proposé, c'est ce que nous pensons être une structure de conseil viable. Nous n'avons pas voulu préciser qui devrait en faire partie. À l'instar des politiques qui veulent s'assurer que leurs différentes régions d'appartenance soient représentées, si nous voulons disposer d'un système efficace, il faut que la représentation au conseil soit nationale, par nature, et que tous les segments de l'industrie ainsi que le public soient également représentés afin de veiller à ce que la société à but non lucratif soit tenue responsable de ce qu'elle fait et qu'elle le fasse bien. Nous nous attendons également à ce que le gouvernement tienne son rôle de chien de garde.

Mrs. Jennings: Gentlemen, I'm concerned about safety, because I think if we were really sincere we'd have to admit that's perhaps the number one issue to all Canadians who are travelling today on our airlines. Would there be an advantage to not-for-profit corporations? Is there some means—do you have some idea or new technology—to improve on the safety standards we have today?

Mme Jennings: Messieurs, ce qui m'inquiète, c'est la sécurité, parce que, si l'on veut être très honnête, force est de reconnaître que c'est sans doute la question la plus préoccupante pour les Canadiens qui voyagent aujourd'hui sur nos compagnies aériennes. Une société à but non lucratif présente-t-elle un avantage, sur ce point? Y a-t-il une façon—avez-vous des idées à formuler ou une nouvelle technologie à proposer—d'améliorer les normes de sécurité actuelles?

Capt McInnis: There's a number of ways, as I mentioned in my remarks. Because Transport Canada would maintain their safety oversight and safety regulation role and because they would be regulating a separate entity where now they're regulating themselves, I think it inherently should be a safer system.

Capt McInnis: Comme je le disais dans mon exposé, les moyens ne manquent pas. Étant donné que Transports Canada continuerait de chapeauter tout ce qui touche à la sécurité et à réglementer dans le domaine, je pense qu'en fin de compte, le système serait plus sûr car le ministère réglementerait une entité distincte, ce qui n'est actuellement pas le cas.

The ability to have a more modern air navigation system with the latest equipment and the ability to take advantage of some of these technological advances going on now would lead to a safer system. Better employee relations than we've had in the past with the employees involved in the air navigation system should lead to a safer system.

Le fait que l'on disposerait d'un système de navigation aérienne plus moderne, doté d'équipements de dernier cri et que l'on bénéficierait de certaines percées technologiques, donnerait forcément lieu à un système plus sûr. En outre, comme les relations avec les employés du système de navigation aérienne seraient meilleures que ce qu'elles ont été dans le passé, la sécurité s'en trouverait améliorée.

I think all of the major things do favour a safer system.

Je pense qu'il s'agit là des principaux éléments qui donneraient lieu à une amélioration de la sécurité.

Mrs. Jennings: So you're saying it would be an advantage, then?

Mme Jennings: Donc, vous estimez que c'est un avantage?

Capt McInnis: Yes.

Capt McInnis: Oui.

Mrs. Jennings: Thank you.

Mme Jennings: Merci.

The Chairman: I think Ms Jennings has made a good point. Since it is Transport Canada that sets the levels of safety, what happens, gentlemen, if or when the cost of ensuring safety clashes with a scenario, say, of shallow pockets on the part of users who are part of the NFP?

Le président: M^me^ Jennings a soulevé un très bon point. Étant donné que Transports Canada est chargé de faire appliquer les normes de sécurité, qu'adviendrait-il, messieurs, si les coûts inhérents au respect de la sécurité devaient être trop élevés, par exemple, dans une période où l'on ne pourrait pas solliciter davantage les usagers?

The government and a crown corporation can always rely on ensuring safety is there and cost is not a consideration.

On peut toujours s'attendre à ce que la fonction publique et les sociétés d'État assurent la sécurité, et les coûts n'entrent pas en ligne de compte.

Capt McInnis: With a commercialized air navigation system, if that entity were not complying with safety regulations, the government could do what they do to airlines now and just remove their operating certificate or threaten to do so, which would be a pretty severe thing.

Capt McInnis: Eh bien, dans le cadre d'un système de navigation aérienne commercialisée, si l'entité responsable ne respectait pas les règlements de sécurité, le gouvernement pourrait faire ce qu'il fait dans le cas des compagnies aériennes à l'heure actuelle et lui retirait ou menacerait de lui retirer son certificat d'exploitation, ce qui serait une mesure assez extrême.

[*Text*]

With pilots, for example, I'm required to do a recurrent training every six months, and that's a very expensive procedure. It takes several hours in a simulator and so forth. But the airlines know it is an absolute requirement, there is no way they can get out of it, and that's part of doing business.

Mr. Lyon: It's a very important issue, Mr. Chairman.

The Chairman: I don't want to mislead anyone who may be listening. We do, without question, have probably the safest industry in all the world. I'm not trying to be alarmist in any way. What we're trying to demonstrate here is if there is a concern on a safety issue, and since Transport Canada sets that level, which is outside the jurisdiction of an NFP, what happens if the user has a shallow pocket and can't put out the dough? Who pays?

Mr. Lyon: Let me say I have difficulty with that statement coming from the government, Mr. Chairman, given that there have been continuous reductions over the last few years in levels of service that have impinged on safety. One of the driving things for our association is we're concerned the system is less safe than it was and may become more unsafe in the future if it continues to be underfunded in the government's control. You have reports from the Canadian Transportation Safety Board that have admonished you about it. You have reports from ministerial task forces established to look at aviation matters. You've had comments from the commission of inquiry into Dryden that address some of those problems.

• 1640

We are very concerned about safety. I can tell you there isn't any CEO or officer from any of the companies flying on our aircraft that isn't damned concerned about safety. We invest a large amount of money on an annual basis to make sure that our aircraft meet, if not exceed, all the requirements, that our pilots are trained to the very best, and that our maintenance engineers are well trained to look after that aircraft.

The Chairman: Mr. Lyon, I don't dispute any of that and I don't dispute the fact, as I said before, that your organization and each one represented here before us today have a responsibility and must meet and exceed that responsibility for safety.

I still come back to the original question. I think Mr. Lewis understands what I'm trying to get at here.

Mr. Lewis: I hope so, Mr. Keyes.

You're concerned about the ability to pay for the safety of the system, and it's a legitimate concern. We're concerned about it too. That's why we're here. As Mr. Lyon pointed out, there hasn't been an ability to pay.

[*Translation*]

Par exemple, nous les pilotes sommes tenus de suivre un entraînement périodique tous les six mois, ce qui revient très cher, parce que nous passons notamment plusieurs heures en simulateur de vol. Mais les compagnies aériennes savent qu'elles n'ont pas le choix, qu'elles ne peuvent y échapper et que cela fait partie du travail.

M. Lyon: C'est une question très importante, monsieur le président.

Le président: Je ne veux surtout pas que les gens qui nous écoutent soient induits en erreur. Il ne fait aucun doute que notre industrie aéronautique est sans doute la plus sûre du monde. Loin de moi l'idée d'être alarmiste. Ce que nous essayons de déterminer ici, relativement à cette question de sécurité, c'est ce qui se passerait si les usagers n'avaient plus d'argent et ne pouvaient plus être sollicités davantage, puisqu'ils s'adresseraient alors à une société à but non lucratif échappant entièrement à la compétence de Transports Canada pourtant responsable des normes de sécurité? Qui paierait dans ce cas?

M. Lyon: Je tiens à dire que je n'apprécie pas beaucoup ce genre de déclaration venant du gouvernement, monsieur le président, puisque ce sont bien les réductions permanentes de niveaux de services auxquelles il s'est livré ces dernières années qui ont mis la sécurité en péril. L'un des moteurs de l'action de notre association tient au fait que nous craignons que le système soit moins sûr qu'il ne l'était et qu'il ne risque de devenir encore moins sûr dans l'avenir, s'il doit continuer, sous le régime du secteur public, d'être sous–financé. N'êtes–vous pas réprimandé dans les comptes rendus d'accidents du BST? N'êtes–vous pas remis en question dans des rapports de groupes de travail ministériels qui avaient pour mission de se pencher sur les questions d'aviation? Dans les conclusions de la Commission d'enquête de l'accident de Dryden, ne vous adresse–t–on pas certains reproches pour les problèmes constatés?

Nous sommes très préoccupés par la sécurité. Et je peux vous assurer qu'il n'y a pas un seul PDG ni un seul responsable d'une des sociétés qui empruntent nos appareils, qui ne soit hautement préoccupé par les questions de sécurité. Chaque année, nous investissons des sommes considérables pour nous assurer que nos appareils répondent, pour ne pas dire dépassent, tous les critères énoncés, que nos pilotes sont formés du mieux possible et que nos mécaniciens d'entretien sont suffisamment formés pour bien s'occuper de notre flotte.

Le président: Monsieur Lyon, je ne remets en question absolument rien de ce que vous dites, et je sais, comme je le disais plus tôt, que votre organisation, ainsi que tous les organismes représentés ici aujourd'hui, ont une responsabilité à remplir et doivent appliquer les normes de sécurité, sinon les dépasser.

Mais j'en reviens à la première question. Je pense que M. Lewis comprend tout à fait ce à quoi je veux en venir.

M. Lewis: Je l'espère aussi, monsieur Keyes.

Ce que vous craignez, c'est qu'on ne soit plus capable de payer pour assurer la sécurité du système et c'est une inquiétude tout à fait légitime. Nous aussi, nous nous en inquiétons. C'est pour ça d'ailleurs que nous sommes ici. Mais, comme M. Lyon l'a fait remarquer, le problème du manque de moyens s'est déjà posé.

[*Texte*]

In the late 1980s, faced with diminishing resources, all branches of government faced severe cutbacks. We've seen reductions in the levels of safety and the levels of service, and that is a trend that is going to continue. That is what the enhanced status quo will give you. That's what we're trying to avoid. But to get to your specific point—

The Chairman: Let's not accuse anyone. This is level of safety we're talking about, not level of service.

Mr. Lewis: Absolutely. If the government, as the regulator, decides on a certain level of safety, there would have to be an acknowledgement by the stakeholders, by the airlines, by the people who are ultimately going to pay for this system, that they will be responsible for paying for it. They have to take on that commitment.

The Chairman: You're right, Mr. Lyon, this is a government statement. We've been at this only a year. We're trying to look after the last nine years of problems we had in this country.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): I have three questions. I have only five minutes, so you're going to have to judge the timing of your answers accordingly. I'm going to start with Captain McInnis.

I recently, in the last week, had the opportunity to talk to our counterparts in the United States, especially the chairman of the aviation committee in the House of Representatives. He's very enthused about the global positioning system and about how the Americans are going to incorporate it. I think they're well on their way to making that decision.

He also impressed upon me the fact that they're going to incorporate it but that there's an added technology that opens up the airports in North America. Because of something that the satellite will feed to the aircraft, the aircraft will be able to land in areas that it couldn't land in before. He was talking about F–3 something, but I don't understand it.

My question is to Captain McInnis. What is the position of the Canadian Airline Pilots Association with respect to the global positioning system and its adoption into the Canadian navigation system?

Capt McInnis: Well, we're all for it. It's a strange anomaly, I suppose, that a lot of the corporate aircraft and the corporate operators that Mr. Lyon represents and some of the very small aircraft that the COPA people represent have better equipment to take advantage of this sort of thing than the airlines do. In the airlines, some of the airplanes have been around for a while and some of the equipment is quite old.

We're certainly a believer in GPS, but not just in GPS. There are a number of other technologies out there that are coming along that will, as Mr. Lewis mentioned, revolutionize the air navigation system in years to come, in just the next few

[*Traduction*]

Vers la fin des années quatre–vingt, aux prises avec des ressources de plus en plus restreintes, les ministères n'ont eu d'autre choix que d'effectuer d'importantes compressions d'effectifs. Nous avons constaté des réductions dans les niveaux de sécurité ainsi que dans les niveaux de service et c'est une tendance qui va se maintenir. Et c'est précisément le genre de choses que va donner un statu quo amélioré. C'est ce que nous voulons essayer d'éviter. Mais pour en venir à ce dont vous parliez précisément. . .

Le président: N'accusons personne. Nous parlons ici de niveau de sécurité et pas de niveau de service.

M. Lewis: Tout à fait. Si le gouvernement, en tant qu'organisme de réglementation, décidait de fixer un certain niveau de sécurité, les intervenants, les compagnies aériennes et ceux qui en fin de compte paieront pour ce système, ceux qui auront la responsabilité de le financer, n'auront d'autre choix que de s'exécuter. Ils doivent prendre cet engagement.

Le président: Vous avez raison, monsieur Lyon, c'est bien un engagement du gouvernement. Cela ne fait qu'un an que nous l'avons pris. Nous essayons de régler les problèmes dont nous avons hérité et qui s'accumulent depuis neuf ans.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): J'ai trois questions à poser et comme il ne me reste que cinq minutes, vous devrez chronométrer vos réponses en conséquence. Je commencerai par le capitaine McInnis.

La semaine dernière, j'ai eu la possibilité de m'entretenir avec nos homologues américains, et plus particulièrement avec le président du Comité de l'aviation de la Chambre des représentants. Il m'a paru absolument emballé par le système de positionnement global et par la façon dont les Américains comptent le mettre en oeuvre. Je pense qu'ils sont sur le point d'adopter le GPS.

Il m'a également fait comprendre, outre le fait qu'il compte effectivement appliquer ce système, que celui–ci rend plus accessible les aéroports en Amérique du Nord. En effet, grâce à une information quelconque transmise par le satellite, les avions pourront se poser sur des terrains qu'ils ne pouvaient emprunter avant. Il m'a parlé de quelque chose comme le F–3, mais je n'ai pas bien compris.

Ma question s'adresse au capitaine McInnis. Quelle est la position de l'Association canadienne des pilotes de ligne en ce qui a trait au système de positionnement global et à sa mise en oeuvre dans le système canadien de navigation?

Capt McInnis: Eh bien, nous y sommes tous favorables. Il est un fait qu'on pourrait sans doute qualifier d'anomalie, à savoir que la plupart des appareils d'entreprises et des exploitants de troisième niveau que M. Lyon représente, de même qu'un grand nombre des appareils légers dont les propriétaires sont représentés par la COPA, disposent d'un matériel susceptible d'exploiter beaucoup mieux ce genre de système que les avions des compagnies aériennes. En effet, une partie de la flotte des compagnies aériennes vole depuis longtemps et le matériel de bord est assez vieux.

Nous adhérons très certainement au GPS, mais nous ne nous en tenons pas là. Il existe un grand nombre d'autres technologies s'inscrivant dans la même veine, comme M. Lewis le précisait, et qui vont révolutionner le système de navigation

[*Text*]

years. In order to be able to take advantage of those revolutionary changes, we have to have a lean, streamlined navigation system that is able to make turns in the road as technology comes along and to take advantage of all this technology.

Mr. Comuzzi: Thank you, Captain.

Mr. Lewis, you are representing the entire group but expressed pretty well the same position as Captain McInnis. We're involved in all modes of transportation and we're hearing that although global positioning is okay for all the airplanes and aircraft in the world, it doesn't seem to be acceptable for the maritime section. I know this is unfair, because you're not involved in the maritime section, but if that global positioning system is so accurate, so efficient, could it not be applied to locating and assisting with the free flow of the ships in our inland waterways?

• 1645

Mr. Lewis: It's an interesting question, Mr. Comuzzi.

I had an interesting conversation a couple of years ago with a deep–water captain who works freighters in both the Atlantic and Pacific. In fact, he's trained in the old fashioned and the new fashioned. He's quite amazed by the move towards the use of GPS on board ship. This gentleman had himself navigated large ocean–going carriers through the Straits of Magellan using basically a stopwatch and a map and dividers. It's a 24–hour exercise in which the navigator has to stay up for the entire period. The new captains do it all on GPS.

As far as the application to inland waterways is concerned, I'm not certain. I don't have enough marine experience, but I would have to venture a guess that it would be applicable technology. I like to walk in the woods. I think I'd rather have a GPS than a compass these days.

Mr. Comuzzi: Thank you. I don't want the chairman to think I'm parochial, but Captain McInnis is from Thunder Bay.

Mr. Fontana (London East): But he lived in London, Ontario.

Mr. Comuzzi: This isn't a question, Mr. Chairman, but over the years I've always been totally...we hear so much evidence, some conflicting, that it's always reassuring to base your decision on what the Canadian Airline Pilots Association says. I think it's the most reputable organization we could base our position on. I don't say that because you're from Thunder Bay. I mean that sincerely; you have so many other interests involved that your endorsement of a particular program certainly goes a long way towards making me make up my mind. Thank you.

Capt McInnis: Thank you, Mr. Comuzzi.

[*Translation*]

aérienne dans les quelques années à venir. Si l'on veut pouvoir tirer tous les avantages que pourront nous apporter ces progrès révolutionnaires, nous devons disposer d'un système de navigation aérienne beaucoup plus rationnel, plus efficace, susceptible de s'adapter aux changements technologiques qui se produiront et d'en tirer tous les avantages possibles.

M. Comuzzi: Merci, capitaine.

Monsieur Lewis, vous représentez la totalité du groupe mais vous avez exprimé une position assez semblable à celle du capitaine McInnnis. Nous nous occupons de tous les moyens de transport et nous avons cru comprendre que si le système de positionnement global peut s'avérer fort utile pour tous les aéronefs dans le monde entier, il ne semble pas approprié dans le cas de la marine. Je ne devrais pas vous poser cette question, à vous, parce que vous ne vous occupez pas de marine, mais pourriez–vous me dire tout de même si ce système de positionnement global, qui est si précis et si efficace, ne pourrait pas servir à repérer les navires en surface et à les guider dans leur navigation sur nos eaux intérieures?

M. Lewis: C'est une question intéressante, monsieur Comuzzi.

Il y a deux ans, j'ai eu une conversation fascinante avec un capitaine au long cours qui a commandé des cargos dans l'Atlantique et dans le Pacifique. En fait, il a été formé aux vieilles méthodes aussi bien qu'aux nouvelles. Il est vraiment renversé par la tendance à l'utilisation du système GPS à bord des navires. C'est un homme qui a négocié le détroit de Magellan avec de gros navires de haute mer en se servant à peu près exclusivement d'un chronomètre, d'une carte et d'un compas. Le passage prend 24 heures, pendant lesquelles le navigateur doit toujours être à son poste. Les nouveaux capitaines d'aujourd'hui font tout ça avec le système GPS.

Je ne suis pas sûr que le système puisse être utilisé dans les voies navigables intérieures. Je n'ai pas suffisamment d'expérience maritime, mais je dois quand même dire que selon moi, les techniques seraient probablement utilisables. J'aime me promener en forêt. Ces jours–ci, j'aimerais mieux me repérer avec le système GPS qu'avec une boussole.

M. Comuzzi: Merci. Je ne veux pas que le président m'accuse de prêcher pour ma paroisse, mais je dois préciser que le capitaine McInnis est originaire de Thunder Bay.

M. Fontana (London–Est): Mais il a habité à London.

M. Comuzzi: Monsieur le président, je ne vais pas poser de questions, mais je dois dire qu'au fil des années, j'ai toujours été extrêmement... Nous entendons tant de témoignages parfois contradictoires qu'il est toujours rassurant de baser notre décision sur l'opinion de l'Association canadienne des pilotes de ligne. Je pense que c'est l'organisation la plus respectable dont nous puissions invoquer l'opinion pour prendre notre décision. Je ne le dis pas parce que vous êtes de Thunder Bay. Je suis sincère; vous avez tant d'intérêts en tête que votre approbation d'un programme contribue énormément à me le faire approuver aussi. Merci.

Capt McInnis: Merci, monsieur Comuzzi.

[*Texte*]

Mr. Comuzzi: I stayed within the timeframe.

The Chairman: I'm impressed, Joe; thank you.

Mr. Fontana: I have a supplementary question, if I could.

The Chairman: Certainly, Mr. Fontana.

Mr. Fontana: With respect to the GPS system—and I agree technology sometimes moves quicker than some can even think about these new systems. As you know, the international community, ICAO, is in fact conducting all kinds of studies and as I understand it—and correct me if I'm wrong—has not endorsed GPS. At your November meeting I'm sure there is going to be an awful lot of discussion with respect to GPS. While we can talk about these fantastic technologies—and they are and everybody would like them—I also just wanted to make the point that there is an awful lot of talk with regard to safety.

I'm happy the chairman talked about the fact that Canada enjoys one of the safest aviation systems in the world. I would think you would not put a price on safety, nor would the government. You would do as a non-profit group whatever it would take to make sure you had the safest possible system, and that's what you would have to guarantee to the travelling public, as the government has to do today.

While we can talk about achieving acceptable safety levels, the fact is I don't want to give the impression that in fact we're prepared to barter safety away and give that impression to the Canadian travelling public.

Mr. Lewis: On your second point, Mr. Fontana, I agree wholeheartedly, and that's why the Canadian Air Traffic Control Association is present in this group. We are convinced safety levels can be maintained and even increased.

On your first point, the GPS has not been endorsed by ICAO. You are correct; at this point they are studying it through their future air navigation system studies, and they are accelerating that study because of its current availability.

I have just been made aware that China will be moving to a GPS-based system, a space-based system, in the near future and they are going to launch their own satellites.

The Chairman: Thank you, Mr. Lewis. Mr. Guimond.

M. Guimond: Premièrement, est-il exact que 45 p. 100 du trafic américain qui va en Europe survole le territoire canadien? C'est ce qu'on m'a dit. Est-ce possible?

M. Lewis: Oui.

M. Guimond: J'ai cru comprendre qu'on exigeraient des frais de Américains qui survoleraient le territoire canadien. Combien d'argent est-ce que cela pourrait représenter?

• 1650

Mr. Fontana: We might. It's been estimated at two.

[*Traduction*]

M. Comuzzi: Je n'ai pas dépassé le temps qui m'était imparti.

Le président: Je suis impressionné, Joe; merci.

M. Fontana: J'ai une question supplémentaire, si vous me permettez.

Le président: Certainement, monsieur Fontana.

M. Fontana: En ce qui concerne le système GPS—et je reconnais que la technologie progresse parfois plus vite qu'on ne pourrait même l'imaginer, avec ces nouveaux systèmes—vous savez que l'organisation internationale, l'OACI, fait toutes sortes d'études et, si je comprends bien—corrigez-moi si je me trompe—, n'a pas approuvé le système GPS. À votre réunion de novembre, je suis sûr que vous allez avoir beaucoup de discussions sur ce système. Nous pouvons bien sûr parler de ces techniques fantastiques—elles sont fantastiques, et tout le monde ne pourra que les apprécier—mais je tenais aussi à souligner qu'on parle énormément de sécurité.

Je suis heureux que le président ait dit que le Canada a l'un des systèmes aéronautiques les plus sûrs du monde. J'aime à penser que la sécurité n'est pas une question d'argent pour vous, et qu'elle n'en est pas une non plus pour le gouvernement. Je compte bien que votre entreprise sans but lucratif ferait ce qu'il faut pour s'assurer d'avoir le système le plus sûr possible, et c'est ce système que vous devriez garantir au public voyageur, comme le gouvernement doit le faire aujourd'hui.

Bien sûr, nous pouvons parler d'assurer des niveaux de sécurité acceptables, mais le fait est que je ne veux pas donner l'impression que nous sommes disposés à négocier des compromis en matière de sécurité, et je ne veux pas que le public voyageur canadien ait cette impression.

M. Lewis: Sur le deuxième élément de votre intervention, monsieur Fontana, je suis tout à fait d'accord avec vous, et c'est pourquoi l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien participe à ce groupe. Nous sommes convaincus que les niveaux actuels de sécurité peuvent être maintenus, voire accrus.

Sur le premier élément de votre intervention, il est vrai que le système GPS n'a pas été approuvé par l'OACI. À l'heure actuelle, elle l'examine dans le cadre de ses études sur les systèmes de navigation aérienne de demain, et elle accélère cette démarche parce que le système existe déjà.

Je viens tout juste d'apprendre que la Chine adoptera sous peu un système spatial analogue au GPS et qu'elle va lancer ses propres satellites à cette fin.

Le président: Merci, monsieur Lewis. Monsieur Guimond.

Mr. Guimond: First, is it true that 45% of U.S. traffic to Europe flies over Canadian territory? This is what I have been told. Is it possible?

Mr. Lewis: Yes.

Mr. Guimond: I was given to understand that we would levy fees on U.S. flights above Canadian territory. How much money might that mean?

M. Fontana: Oui, nous le pourrions. On l'estime à deux.

[*Text*]

Mr. Guimond: This is my first point. I have a second one.

Mr. Jim Cosh (Managing Partner, Peat, Marwick, Thorne): The estimate is approximately $200 million that could be levied on those who are over–flying Canada at this point. It might be a little cavalier to say this could be charged today because obviously the revenue–charging systems would have to be established and the method of collecting from these users and so on.

There is also some remote possibility of charges being levied by those affected by the new charges that Canada puts in place. So there is a remote possibility that Canadian airlines may be exposed to some additional charge elsewhere in the world if we start charging those who fly over Canada.

Mr. Guimond: It was just to have a ballpark figure.

The last one is probably more touchy.

Capitaine McInnis, depuis combien de temps êtes–vous président de CALPA?

You are president for how long?

Capt McInnis: Four years as president of the association. I've been a member for 25 years.

Mr. Guimond: Okay.

On se rappelle qu'en 1975 et 1976, au Québec, il y a eu la bataille des Gens de l'air. CALPA et CATCA, vos deux organismes, étaient farouchement opposés à ce qu'on reconnaisse les droits du français au–dessus du territoire québécois. Un pilote francophone était obligé de s'entretenir en anglais avec un contrôleur aérien francophone au–dessus du territoire québécois. Vos deux associations étaient opposées à l'usage du français. Je m'en rappelle très bien. On a une bonne devise au Québec: «Je me souviens», et je m'en souviens.

Je veux savoir quelle garantie nous pouvons avoir au sujet de la préservation du français au–dessus du territoire québécois avec cette société à but non lucratif. Mon parti et moi–même nous sommes opposés à la fermeture de l'unité de contrôle radar de Québec vers Montréal. M. Victor Barbeau et M. Dupéré m'ont confirmé qu'avec le système RAMP — on envoie maintenant des sondes jusqu'à Mars —, tout le territoire canadien pourrait être contrôlé d'un seul endroit dans un centre commercial à Toronto, à Mississauga ou n'importe où ailleurs.

Quelle garantie pouvons–nous avoir que les droits que les Gens de l'air ont obtenus pourront être maintenus avec cette société à but non lucratif?

Capt McInnis: I think that would have to be fundamental in the organization when it is put in place, just like service to remote areas would have to be fundamentally guaranteed.

You mentioned *les Gens de l'air*. Our association works very closely with *Les Gens de l'air*. In fact, we work hand in glove in many of these Ottawa committee meetings and so forth, because we find there is so much going on these days we can't each cover each individual meeting. As far as our association is concerned, I think we've grown, we've matured. I think that's taken place with *Les Gens de l'air* as well and we have a very good working relationship with them. In fact, the

[*Translation*]

M. Guimond: C'est ma première question. J'en ai une deuxième.

M. Jim Cosh (associé et directeur général, Peat, Marwick, Thorne): On estime pouvoir percevoir environ 200 millions de dollars de droits sur ceux qui survolent le Canada à l'heure actuelle. Il est peut–être un peu cavalier d'avancer cette somme, parce qu'il faudrait de toute évidence mettre en place les systèmes de facturation et la méthode de perception, etc.

Il est possible aussi que ceux qui se verraient imposer ces nouveaux droits par le Canada perçoivent eux–mêmes des redevances, mais c'est peu probable. Les compagnies aériennes canadiennes pourraient se voir imposer de nouveaux frais dans d'autres pays si nous devons commencer à en imposer nous–mêmes aux entreprises qui survolent le Canada.

M. Guimond: Je voulais juste avoir une idée de la somme en jeu.

Ma deuxième question sera probablement plus délicate.

Captain McInnis, how long have you been president of CALPA?

Vous êtes président depuis combien de temps?

Capt McInnis: Je suis président de l'association depuis quatre ans, et j'en suis membre depuis 25.

M. Guimond: Très bien.

We remember the fight that the Gens de l'air waged in Quebec in 1975 and 1976. CALPA and CATCA, your two organizations, were dead set against recognizing French–language rights in flights over Quebec territory. A French–speaking pilot had to speak English with a French–speaking air traffic controller while flying over Quebec territory. Both your associations were against the use of the French language. I remember it quite well. We have a good motto in Quebec: "Je me souviens", and I remember.

I would like to know what assurance we can have that French will be protected in Quebec air space with this non–profit company. Both my party and myself are opposed to closing the radar control unit in charge of air traffic between Quebec City and Montreal. Mr. Victor Barbeau and Mr. Dupéré confirmed that, with the PMRA system — we are now sending probes as far away as Mars —, the whole Canadian air space could be controlled from a single unit located in a shopping centre in Toronto, Mississauga or anywhere else.

What assurance can we have that the rights which the Gens de l'air gained will be maintained with this non–profit company?

Capt McInnis: Je pense qu'il faudrait que ce soit fondamental dans l'organisation quand elle sera mise en place, tout comme il faudrait qu'on obtienne une garantie fondamentale que le service serait maintenu pour les régions isolées.

Vous avez parlé des Gens de l'air. Notre association travaille très étroitement avec les Gens de l'air. En fait, nous travaillons très étroitement avec eux dans bien des réunions en comité à Ottawa, par exemple, parce que nous avons constaté qu'il se passe tant de choses ces temps–ci et que nous ne pouvons pas tous les deux assister à toutes les réunions. Je pense que notre association a grandi et qu'elle a mûri. Je pense que c'est le cas aussi pour les Gens de l'air, et nous avons une

[*Texte*]

president of *les Gens de l'air*, Commandant René Dacier, is an executive with CALPA.

M. Guimond: Il est vrai que vous travaillez étroitement ensemble, entre autres au dossier de la fatigue des pilotes. Qu'on soit pilote francophone ou anglophone, cela n'a aucune incidence sur la fatigue. On est aussi fatigué, à moins que les francophones. . .

Mr. Fontana: Just like political fatigue.

M. Guimond: J'espère qu'avant d'introduire cela, on va s'assurer que le système RAMP est vraiment fonctionnel. Lorsqu'on a travaillé au dossier de la fermeture de l'unité de contrôle radar, on a trouvé des cas où le radar avait complètement perdu l'avion–ambulance du gouvernement du Québec, des cas où le radar suivait un avion et où, d'un coup sec, l'avion avait viré à 180 degrés parce que l'avion avait pris un voilier d'outardes qui allait dans une direction opposée à 10 000 pieds plus bas. Cela n'est pas une chasse aux sorcières en ce lendemain d'Halloween. Ce sont des faits qui ont été prouvés. J'espère qu'on s'assurera que le système RAMP, qui a coûté 980 millions de dollars aux contribuables canadiens et québécois, sera fonctionnel avant qu'on implante cette chose–là. J'espère que le gouvernement va tenir compte de cela.

• 1655

Mr. Lyon: If I could just add a comment, our association has an exchange of memberships with ATQA. We regularly meet with representatives from it. I think all of the national associations are sensitive to and committed to the maintenance of the use of the French language in the national capital area, as well as over the province of Quebec. I believe we would all be prepared to have that written into whatever sort of charter was established to cover that operation. I believe we're all committed to working with our colleagues in a safe and efficient operation. It doesn't matter whether it's the province of Quebec or the Northwest Territories.

The Chairman: Thank you, Mr. Lyon.

Chuck, did you want to ask a question?

Mr. Hubbard (Miramichi): I think this group is saying to us that you can operate a more efficient, safer, more effective, less costly and more modern system than Transport Canada has right now. Is that correct?

Mr. Lewis: Yes, you're basically correct, sir.

Mr. Hubbard: When you sit in government and you hear groups saying this, you wonder about the future of a lot of our government operations. Why do we have them?

The other thing is that in regard to the global positioning system, we talk about satellites and we talk about safety, but we also have to be concerned with security. In terms of this idea of security, star wars and all these sorts of things, can some foreign group in time of war completely wipe out your whole system of air navigation through destroying most of those 22 satellites? Is that a concern we have to have as a. . .?

[*Traduction*]

très bonne relation professionnelle avec eux. En fait, le président des Gens de l'air, le commandant René Dassier, est un des dirigeants de la CALPA.

Mr. Guimond: It's true that you work very closely with them, for example on the issue of pilot fatigue. Whether a pilot is French–speaking or English–speaking has no bearing on his tiredness. They are all equally tired, unless the French–speaking. . .

M. Fontana: C'est juste comme la fatigue politique.

Mr. Guimond: I hope that, before we introduce it, we will make sure that the PMRA system really works. When we reviewed the issue of closing the radar control unit, we found instances where the radar had completely lost the Quebec government ambulance–aircraft, and also instances where the radar was striking an aircraft which suddenly made a 180–degree turn, because it met a flight of snow geese which was going in the opposite direction, only 10,000 feet lower. We're not going on a witch hunt today, even if Halloween night was only yesterday. Those are proven facts. I hope that we will ensure that the PMRA system, which cost Canadian and Quebec taxpayers $980 million, will really work before we make it operational. I hope that the government will take this into account.

M. Lyon: Si vous me permettez d'ajouter une observation, notre Association a un programme d'échange de membres avec l'ATQA. Nous rencontrons régulièrement de ses représentants. Je pense que toutes les associations nationales sont sensibles à la nécessité de maintenir l'usage du français dans la région de la capitale nationale ainsi que dans l'espace aérien du Québec, et qu'elles se sont engagées à le faire. Je crois que nous serions tous disposés à ce que ce soit précisé par écrit dans la charte qui régirait l'entreprise que nous envisageons. Je suis convaincu que nous sommes tous bien décidés à collaborer avec nos collègues pour qu'elle fonctionne de façon efficiente et sans danger. Il importe peu qu'elle ait des activités dans l'espace aérien du Québec ou dans celui des Territoires du Nord–Ouest.

Le président: Merci, monsieur Lyon.

Chuck, voulez–vous poser une question?

M. Hubbard (Miramichi): Je pense que ce groupe de témoins nous dit qu'il est capable d'exploiter un système plus efficient, plus sûr, plus efficace, moins coûteux et plus moderne que celui de Transports Canada. C'est bien ça?

M. Lewis: Oui, monsieur, c'est à peu près ça.

M. Hubbard: Quand on fait partie du gouvernement et qu'on entend des groupes dire ça, on se demande quelle sorte d'avenir une grande partie des activités gouvernementales peuvent avoir. Pourquoi avons–nous des activités?

L'autre question que je vais poser porte sur le système de positionnement global. Nous parlons de satellites et de transport aérien sans danger, mais nous devons aussi penser à la sécurité. Dans ce contexte, avec la Guerre des étoiles et tous ces plans–là, en temps de guerre, une puissance étrangère ne pourrait–elle pas complètement éliminer notre système de navigation aérienne, en détruisant la plupart de ces 22 satellites? Ne devrions–nous pas y songer, en tant que. . .?

[*Text*]

Mr. Lyon: The ongoing threat of war, a major conflagration, is, I like to think, extremely remote. But if it were to occur, yes, it is possible for that to be destroyed. But it is equally held true of the system we operate at the present time, that bombs exploded at altitude would have in fact eliminated our communication, wiped out our ability to make use of our radar. If you're talking about an all–out war, with that sort of level of destruction, the world would simply cease to exist as we know it now. It doesn't matter whether you're in an air navigation system or you're driving your car on a road. You want to head for the deepest hole or say amen and hope your conscience is relatively clean.

The Chairman: Mr. Hubbard, did you have any additions to that?

Mr. Hubbard: I think it's a very good point to keep in mind, that we have the technology, which is excellent, but we also have people with other technologies that could completely destroy a great part of our national security. I think in the back of our minds we always have to keep that as part of our concerns.

The Chairman: Thank you, Mr. Hubbard.

To wrap things up, I just want to add that it's refreshing to see such a high level of cooperation taking place between so many stakeholders in the Canadian aviation industry. We thank you all, gentlemen, for appearing before us today, and we'll be looking forward to further correspondence with Mr. Lewis and to going to Winnipeg to see the system in operation.

I ask my colleagues to stick around for only two minutes. We have a calendar date to pick out for our western leg, for which we have received funding approval.

Gentlemen, thank you very much.

Mr. Lewis: Thank you.

Mr. Lyon: Thank you.

Capt McInnis: I'd like to add my invitation, if you come out to visit us, to come on one of my flights and go over certain areas of the continent.

The Chairman: This meeting is adjourned.

[*Translation*]

M. Lyon: J'aime à croire que le risque de guerre ou de grand conflit armé est infime. Pourtant, si nous devions avoir une guerre, oui, il est possible que les satellites soient détruits. Mais ce serait la même chose avec le système que nous avons actuellement, car l'explosion de bombes à grande altitude brûlerait toutes nos communications et nous empêcherait d'utiliser nos radars. Si vous envisagez une guerre totale, avec une description pareille, le monde tel que nous le connaissons cesserait simplement d'exister. Il n'y aurait aucune différence, que vous soyez en l'air, tributaire d'un système de navigation aérienne, ou que vous conduisiez votre voiture. Vous n'auriez plus qu'à chercher le trou le plus profond que vous pourriez trouver ou à faire votre prière en espérant avoir la conscience relativement tranquille.

Le président: Monsieur Hubbard, avez–vous quelque chose à ajouter là–dessus?

M. Hubbard: Je pense qu'il convient vraiment d'y penser; nous avons la technologie, et elle est excellente, mais il y a aussi d'autres pays qui ont d'autres techniques et qui pourraient réduire à néant une grande partie de notre sécurité nationale. Je pense que nous devons toujours en être conscients.

Le président: Merci, monsieur Hubbard.

Pour conclure, j'aimerais simplement ajouter qu'il est très agréable de voir autant de collaboration entre tant d'intervenants dans l'industrie canadienne de l'aviation. Messieurs, nous vous remercions tous d'avoir comparu devant nous aujourd'hui, et nous avons hâte de recevoir d'autres communications de M. Lewis et de nous rendre à Winnipeg pour voir le système fonctionner.

Je vais demander à mes collègues de rester dans la salle deux minutes de plus seulement. Nous devons choisir la date de notre voyage dans l'Ouest; notre budget vient d'être approuvé.

Messieurs, je vous remercie beaucoup.

M. Lewis: Merci.

M. Lyon: Merci.

Capt McInnis: Si vous venez nous visiter, j'aimerais vous inviter à voler dans un avion que je pilote au–dessus de certaines régions du continent.

Le président: La séance est levée.

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid Port payé
Lettermail Poste–lettre
8801320
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Air Traffic Control Association:
Dave Lewis, President.
From the Canadian Business Aircraft Association:
J.D. Lyon, President and Chief Executive Officer.
From the Canadian Owners and Pilots Association:
Harold Butler, President.
From the Canadian Airline Pilots Association:
Captain R.J. McInnis, President.
From Peat Marwick Thorne:
Jim Cosh, Managing Partner.

TÉMOINS

De l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien:
Dave Lewis, président.
De la Canadian Business Aircraft Association:
J.D. Lyon, président et directeur général.
De la Canadian Owners and Pilots Association:
Harold Butler, président.
De l'Association canadienne des pilotes de ligne:
Captain R.J. McInnis, président.
De Peat Marwick Thorne:
Jim Cosh, associé directeur général

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

CA1
XC27
-T32

Gov
Pub

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 16

Tuesday, November 15, 1994

Chairperson: Stan Keyes

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 16

Le mardi 15 novembre 1994

Président: Stan Keyes

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès–verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of the National Airports Policy, bilateral air negotiations, and the commercialization of the air navigation system

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude de la politique nationale des aéroports, des négociations bilatérales et de la commercialisation du système de navigation aérienne

---

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the Thirty–fifth Parliament, 1994

Première session de la trente–cinquième législature, 1994

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice–Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Charles Hubbard
Daphne Jennings
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Jake Hoeppner
Elsie Wayne—(8)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice–présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Charles Hubbard
Daphne Jennings
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Jake Hoeppner
Elsie Wayne—(8)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 15, 1994
(23)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 3:37 o'clock p.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Daphne Jennings, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne, and Anna Terrana.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Canadian Association of Professional Radio Operators: Gary Wilson, President; Ron Smith, Chairperson, Flight Service Safety Planning Committee.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed consideration of the National Airports Policy, bilateral air negotiations, and the commercialization of the air navigation system. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated October 4, 1994, Issue No. 11.*)

The witnesses made statements and answered questions.

At 4:48 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 15 NOVEMBRE 1994
(23)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 37, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Daphne Jennings, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne, Anna Terrana.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De l'Association canadienne des professionnels de l'exploitation radio: Gary Wilson, président; Ron Smith, président, Comité de planification de la sécurité du service de vol.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité poursuit son étude sur la politique nationale des aéroports, les négociations bilatérales et la commercialisation du système de navigation aérienne (*voir les Procès-verbaux et témoignages du 4 octobre 1994, fascicule nº 11*).

Les témoins font des exposés et répondent aux questions.

À 16 h 48, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité

Ellen Savage

[*Text*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Tuesday, November 15, 1994

[*Translation*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le mardi 15 novembre 1994

• 1535

The Chairman: Colleagues, good afternoon and welcome back after the break.

Pursuant to Standing Order 108(2), we are considering the national airports policy, bilateral air negotiations, and the commercialization of the air navigation system.

We have with us this afternoon from the Canadian Association of Professional Radio Operators, Mr. Ron Smith, who is chairperson of the Flight Service Safety Planning Committee.

Welcome, Mr. Smith. Perhaps you could introduce your fellow witness and proceed with your presentation to our committee.

Mr. Ron Smith (Chairperson, Flight Service Safety Planning Committee, Canadian Association of Professional Radio Operators): I would like to thank you for this opportunity to make a presentation to the Standing Committee on Transport. With me this afternoon is Mr. Gary Wilson, the president of our association.

Today I have a slide presentation, and you should all now have copies of it. I'll keep it as brief as possible. It's about 15 minutes long. You can ask questions during the presentation or afterwards. It's up to the chairman.

This is the Kingston flight service station. It is an airport tower situated in Kingston, Ontario. There are flight service specialists providing safety services to the aviation community there as we speak today. I'll be giving some background on flight service because a lot of people within the transport community don't understand who or what we are.

I'll look at what's called an amalgamated service, which Transport is doing as part of the ANS modernization plan, and then the commercialization of the air navigation system.

A pilot can expect to receive any one of four basic functions during or before their flight: airport safety, to ensure they arrive and depart safely; weather reports or weather observations, so that the pilot knows what the weather is upon departure and arrival; flight safety in between airports, to ensure they're aware of any changes that could affect their flight; as well as weather briefing services, where the pilot is briefed on the weather before the flight commences. In Canada, flight service specialists are the only people trained to provide all of these safety functions—airport safety, flight safety, weather observing, and weather briefing services.

Le président: Chers collègues, bonjour et bon retour après ce congé sessionnel.

Conformément à l'article 108(2) du règlement, nous étudions la politique nationale des aéroports, les négociations bilatérales et la commercialisation du système de navigation aérienne.

Nous accueillons cet après–midi des représentants de l'Association canadienne des professionnels de l'exploitation radio, dont M. Ron Smith, qui est président du comité de planification de la sécurité du service de vol.

Bienvenue, monsieur Smith. Peut–être pourriez–vous nous présenter vos collègues, avant d'entamer votre exposé.

M. Ron Smith (président, Comité de planification de la sécurité du service de vol, Association canadienne des professionnels de l'exploitation radio): Je tiens tout d'abord à remercier le Comité permanent des transports de nous avoir donné l'occasion de venir lui présenter notre point de vue. Je suis accompagné de M. Gary Wilson, président de notre association.

Nous comptons vous faire une présentation à l'aide de diapositives dont vous devriez tous avoir copie. Je serai le plus bref possible et je devrais avoir terminé en 15 minutes. Vous pourrez m'interrompre en cours de présentation pour me poser des questions ou les réserver pour la suite, au choix du président.

Voici la station d'information de vol de Kingston. Il s'agit d'une tour de contrôle qui est située sur le terrain de Kingston en Ontario. Nous sommes ici pour vous parler des spécialistes d'information de vol qui offrent à la communauté aéronautique des services destinés à assurer la sécurité des vols. Je commencerai par vous dresser un aperçu des services d'information de vol parce qu'un grand nombre de personnes appartenant à la communauté des transports aériens ne savent pas qui nous sommes ni ce que nous faisons.

Je passerai ensuite à la question des services intégrés envisagés par Transports Canada dans le cadre de son plan de modernisation et de commercialisation du système de la navigation aérienne.

En cours de vol ou avant son vol un pilote peut s'attendre à bénéficier d'un des quatre services de base suivants: la sécurité à l'aéroport, qui consiste à s'assurer qu'il décolle et atterrit en sécurité; les rapports météorologiques ou les observations météorologiques, grâce auxquels le pilote sait quelle sera la météo à l'arrivée ou au départ; la sécurité des vols entre deux aéroports, qui a pour objet de s'assurer que le pilote est au courant de tout changement susceptible d'avoir un effet sur son vol et, enfin, les services d'exposé météo qui permettent d'informer le pilote sur la météorologie, avant le début de son vol. Au Canada, les spécialistes des services d'information de vol sont les seules personnes formées pour offrir certains services liés à la sécurité: la sécurité aéroportuaire, la sécurité en vol, l'observation météorologique et les exposés météo.

[*Texte*]

Airport safety, for our purposes, is the provision of vital airport information so that the pilot knows what runway is in use, the wind, the altimeter, and what traffic the pilot has to contend with upon arrival or departure. As well, flight service specialists control the movement of vehicles on the airport itself.

[*Traduction*]

En ce qui nous concerne, la sécurité aux aéroports consiste à faire savoir au pilote quelle est la piste en service, quel est le vent, le calage altimétrique et les autres appareils qui fréquenteront la même région que lui à l'arrivée ou au départ. En outre, les spécialistes d'information de vol contrôlent le déplacement des véhicules sur l'aérodrome.

• 1540

Weather reports are just as you know them on TV or radio. We provide weather information to the pilots so that they know what's going on with the weather at their arrival or departure. It's vital for the pilot to know whether there are thunderstorms, microbursts, vertical activity, so they can arrive in total safety.

Les rapports météorologiques se présentent exactement comme ceux qu'on donne à la télévision ou à la radio. Nous informons les pilotes au sujet de la météorologie pour qu'ils sachent à quel temps s'attendre à l'arrivée ou au départ. Il est essentiel pour garantir la sécurité totale des vols que le pilote sache s'il risque de se retrouver en présence d'orages, de micro–rafales ou des forts courants ascendants ou rabattants.

As well, weather reporting contributes to accurate weather forecasting, and Transport Canada now is embarking on automated weather as part of its modernization project. We've received assurances that they will allow us to augment the weather observing. For the automated machine, let the machine do what it does best, and let the humans do what they do best, which is the sky condition and visibility.

En outre, les compte rendus météo favorisent l'exactitude des prévisions météorologiques et, dans le cadre de son projet de modernisation, Transports Canada envisageait d'installer des stations d'observation météorologiques automatiques, mais nous avons reçu la garantie du ministère qu'il augmenterait notre charge de travail au titre de l'observation météorologique. Laissons donc les machines faire ce qu'elles font de mieux et permettons aussi à l'être humain de faire ce qu'il fait de mieux, c'est–à–dire d'observer l'état du ciel et la visibilité.

Flight safety is provision of all sorts of information to the pilot en route: weather information, the status of navigational aids, runway conditions. As well, we take and relay our traffic control position reports and clearances to IFR aircraft. We do flight following for VFR aircraft, and should a pilot not make it to destination, we will start the search and rescue action going.

La sécurité des vols se ramène à la prestation de tout un ensemble de renseignements au pilote, en cours de route: renseignements météorologiques, état des aides à la navigation et état des pistes. En outre, nous prenons note des compte rendus de position pour le contrôle de la circulation aérienne et des autorisations données aux aéronefs en IFR, pour les relayer. Nous assurons la surveillance des vols en VFR et si un pilote n'arrive pas à destination, c'est nous qui déclenchons les opérations de recherche et de sauvetage.

At some locations we have VHF frequency direction pointing service, so if a pilot gets lost we can home him to the airport or provide call–breaking assistance. One unit we had in Canada at Churchill, Manitoba, actually DF'd in a Boeing 737 of a Pacific Western at one time.

Aux aérodromes qui offrent les services de radiogoniométrie VHF, nous avons la possibilité de guider les pilotes pour leur permettre de rallier l'aéroport en cas de problème de navigation. Une fois, une unité que nous avions à Churchill, au Manitoba, a radioguidé un Boeing 737 de Pacific Western.

Weather briefing is like what you see on the weather now, only we do it three–dimensionally. When you see it on TV it's two dimensions. We tell the pilot as well what's happening at departure, to altitude, cruise, descent, and at destination or their ultimate airport.

Les exposés météorologiques s'apparentent à ce qu'on nous présente à la télévision, si ce n'est que nous travaillons dans les trois dimensions. Nous précisons également au pilote ce à quoi il doit s'attendre au départ, en altitude de croisière, en descente et à destination.

To do this we have to provide an enhanced weather watch, which means we have to watch what the weather is doing, and we have to move the forecast dynamically. In other words, we have to compare the forecasted situation against the actual weather and move it along. Right now in Canada it's done in person at airports where we're located, or via telephone. Aviation weather briefing service is the service that's going to be used across Canada. Transport Canada has mandated flight service specialists within air traffic services to provide aviation weather to the aviation community.

Pour cela, nous devons assurer une veille météorologique plus poussée, ce qui signifie que nous devons surveiller l'évolution du temps et régulièrement mettre nos prévisions à jour. Autrement dit, nous devons comparer nos prévisions du moment à l'évolution de la météorologie. À l'heure actuelle, au Canada, ce service est assuré par des FSS dans les aéroports ou par téléphone. Le service d'exposé météorologique à l'aviation est celui qui est utilisé partout au Canada. Transports Canada a confié aux spécialistes des services d'information de vol, au sein du service de la circulation aérienne, le mandat d'assurer l'observation et les exposés météorologiques pour le milieu de l'aviation.

[*Text*]

I have some statistics from 1993. Flight service specialists handled over 1 million landings and take–offs. We provided information remotely to over 300,000 aircraft. We talked to over 900,000 aircraft in flight. We handled over 1 million flight plans across Canada. We provided position reporting information from international flights at the rate of 900,000 last year, and we handled over 600,000 weather briefings last year.

Flight service specialists provide an amalgamated type of service. One group of people from any one airport can provide airport safety, en route safety, weather observing, and weather briefing. There's another system out there that we call the non–amalgamated system, where airport services are provided by airport controllers. Again, en route is provided by flight information or flight service specialists, weather briefing by Environment Canada personnel, and weather observing by Environment Canada personnel. As I said earlier, Transport is moving to remove this anomaly in that all aviation matters are going to be done by flight service specialists within Canada.

We did a little assessment of performance between those amalgamated or flight service airports and 18 non–amalgamated airports where the services are split amongst three or four individuals. We looked at total traffic per year. We looked at peak traffic hour, and we looked at aviation safety.

If we look at volumes per year, we had Red Deer handling in 1990 just under 60,000 aircraft movements per year, compared to Sault Ste. Marie airport at about 55,000 movements per year. So for volume by year, we can handle roughly the same number of aircraft.

But there's another measurement here and that's by peak traffic hour. How busy is it? If we look at the peak traffic hour at Gatineau in 1990, they handled 18 aircraft in their peak traffic hour. Compare that with Sault Ste. Marie at 17, and again something as busy as Vancouver at 65, Calgary 43, and Ottawa at 40. We all know that Toronto has a peak of, I think, about 86 movements per hour now. We can see roughly how busy this is in a given hour.

We analysed aviation safety statistics from 1984 to 1989 at those two groups of airports, and we found that the rate of accidents, fatalities and fatal accidents were statistically equal amongst both groups. The only difference we found was in rate of incidence. We're under the same requirement as air traffic controllers to report any incident that occurs at the airport, so we'll just discount it. We don't know what it is.

[*Translation*]

Je dispose de quelques statistiques de 1993. On constate que les spécialistes d'information de vol ont assuré plus d'un million d'atterrissages et de décollages. Nous avons fourni des services consultatifs à distance à plus de 300 000 aéronefs. Nous avons communiqué avec plus de 900 000 aéronefs en vol, traité plus d'un million de plans de vol partout au Canada. L'année dernière, nous avons fourni 900 000 renseignements sur des compte rendus de position de vols internationaux et nous avons donné plus de 600 000 exposés météorologiques.

Les spécialistes d'information de vol offrent un service intégré. Un groupe de spécialistes, depuis n'importe quel aéroport, peut assurer les services de sécurité à l'aéroport, les services de sécurité en vol, l'observation météorologique et les exposés météorologiques. Il existe par contre notre système, non intégré, selon lequel les services aux aéroports sont assurés par des contrôleurs aériens. Là encore, les services en route s'ont assurés par des FSS, et les observations ainsi que les exposés météorologiques sont assurés par du personnel d'Environnement Canada. Comme je le disais plus tôt, Transports Canada est en train de régler ce genre d'anomalie et toutes les questions d'aviation seront désormais traitées par des spécialistes d'information de vol au Canada.

Nous nous sommes livré à une petite évaluation du rendement entre ces aéroports intégrés ou dotés de FSS et 18 aéroports où la prestation des services est assurée par trois ou quatre personnes différentes. Nous nous sommes intéressés au nombre de mouvements annuels, aux heures de pointe et à la sécurité aéronautique.

Pour ce qui est du volume de trafic annuel, en 1990, le Red Deer a accueilli un peu moins de 60 000 mouvements, par rapport à 55 000 environ à Sault–Ste–Marie. Donc, pour ce qui est du volume annuel des mouvements aériens, nous sommes en mesure d'accueillir à peu près le même nombre d'appareils.

Mais il est un autre critère dont il faut tenir compte, celui des heures de pointe. Autrement dit, où se situe le taux de fréquentation maximum de l'aérodrome? En 1990, l'aéroport de Gatineau accueillait 18 appareils en période de pointe, contre 17 à Sault–Ste–Marie et 65 environ à un aéroport aussi fréquenté que Vancouver, 43 à Calgary et 40 à Ottawa. Comme vous le savez, le trafic de pointe à Toronto se situe actuellement aux environs de 86 mouvements à l'heure. Ces chiffres nous donnent une idée du niveau maximum de fréquentation à l'heure.

Nous avons ensuite analysé les statistiques sur la sécurité aérienne, de 1984 à 1989, pour ces deux groupes d'aéroports, et nous avons constaté que les taux d'accidents, d'accidents mortels et d'accidents avec blessure sont les mêmes pour les deux groupes. Seul le taux d'incidents est différent. Comme nous sommes tenus d'appliquer les mêmes règles en matière de compte rendu d'incidents dans les aéroports que les contrôleurs de la circulation aérienne, nous ne tiendrons donc pas compte de cet écart, puisque nous ne savons pas à quoi l'attribuer.

[*Texte*]

We conducted a survey in 1990 of 224 pilots across Canada, from all pilot groups. They had to be familiar with both flight service and the non–amalgamated type of service. The pilots told us 57% of them preferred the flight service or the amalgamated type of service in Canada. The only thing we found different was that 76% of pilots with over 25 years of service preferred us.

Some of their comments were that FSS are more convenient and flexible; FSS saves flying time. They preferred the attitude of flight service specialists. We're there to help; we're there to serve. Airport control is not required at airports below 70,000 movements per year.

We'll now look at the ANS modernization plan, how it's going to affect flight services and how it's going to affect provision of service to pilots from these flight service stations.

Right now Transport envisions three types of services: the flight information centre, the airport advisory station, and the designated flight service station. From the flight information centre, pilots can expect to receive weather briefing, en route information and en route communications alerting services, remote airdrome advisory service, and airport safety. If we're located on an airport—the flight information centre—we'll provide the airport advisory vehicle control as well as weather observations. We hope at least to augment the automatic weather observing sites.

Airport advisory stations are going to be on site. They're going to be limited to providing only three types of services: airport advisory, vehicle control, and weather observing. Right now the plan at these sites is for Transport Canada to lock the pilots out of these facilities and not allow them in to get weather briefings.

Designated flight service stations as we know them today can provide the full gamut of flight service services. All the services will be provided at these facilities.

The impact on the modernization plan for pilots will be a loss of on–site services. In other words, if they take the facility out, they'll lose the human weather observing, the ability to go in and get in–person weather briefings. There will also be loss of the airport safety and vehicle control service at those facilities where they pull flight service out.

There will be reduced radio access. The Americans in the automated flight service system, when they closed the flight service station at Massena, New York, remoted all the frequencies and the VHF or very high frequency direction–finding units to the automated flight service station. In Canada right now, Transport is planning to put in one RCO, or remote communications outlet, and it might even be a dial–up RCO. The pilot will come on the frequency, key his or her mike three

[*Traduction*]

• 1545

En 1990, nous avons commandé la tenue d'un sondage auprès de 224 pilotes, partout au Canada, appartenant à tous les groupements connus. Seuls ceux qui connaissaient les services d'information de vol et les services de type non intégré ont été interviewés. Eh bien, 57 p. 100 d'entre eux nous ont déclaré préférer, au Canada, les services d'information de vol ou le type de service intégré. La seule différence marquée tient au fait que 76 p. 100 des pilotes, ayant plus de 25 ans de service, préfèrent les FSS.

Ils ont déclaré, entre autres choses, que les FSS sont plus pratiques et plus souples, qu'elles leur permettent de réduire leur temps de vol. Ils préfèrent l'attitude des spécialistes d'information de vol. Nous sommes là pour les aider, nous sommes là pour les servir. Il n'est pas nécessaire d'assurer un contrôle aéroportuaire aux aéroports qui enregistrent moins de 70 000 mouvements par an.

Voyons à présent ce que donne le plan de modernisation du SNA, dans quelle mesure il va toucher les services d'information de vol et en quoi la prestation des services assurés par les FSS aux pilotes s'en trouvera modifiée.

À l'heure actuelle, Transports Canada envisage trois types de service offerts: par les centres d'information de vol, par les stations de service consultatif aéroportuaire et par les stations d'information de vol désigné. Les centres d'information de vol dispenseront aux pilotes des services d'exposés météorologiques, de renseignements en vol et d'alertes communication en cours de route, des services consultatifs aéroportuaires et des services relatifs à la sécurité aux aéroports. Dans le cas des FSS situés sur un aéroport, nous assurerons le contrôle des véhicules de même que les services d'observation météorologique. Nous espérons, pour le moins, que le nombre de stations automatiques d'observation météorologique sera augmenté.

Les stations de services consultatifs aéroportuaires seront situées sur place. Elles seront limitées à la prestation des trois types de services suivants: service consultatif aéroportuaire, contrôle des véhicules au sol et observation météorologique. À l'heure actuelle, Transports Canada prévoit que plus aucun exposé météo ne sera donné aux pilotes, à ces emplacements.

Les stations d'information de vol désigné, telles que nous les connaissons aujourd'hui, sont en mesure d'offrir toute la gamme des services d'information de vol et ce sont ces services qui seront offerts sur place.

D'après le plan de modernisation, les pilotes perdront leur accès aux services sur place. Autrement dit, si les installations sont transférées, les pilotes ne bénéficieront plus des services d'observation météorologique non automatique, ni de la possibilité d'avoir un exposé météo en personne. En outre, la sécurité aéroportuaire et le service de contrôle des véhicules au sol ne seront plus assurés.

L'accès–radio sera limité. Quand les Américains sont passés au système de service d'information de vol automatisé, quand ils ont fermé la FSS de Massena, dans l'état de New York, ils ont transféré l'ensemble des fréquences ainsi que le VHF–DF à la station de service d'information de vol automatisé. Au Canada, le ministère des Transports envisage d'implanter une installation radio–télécommandé, ou RCO, qui pourrait même être un relais téléphonique. Le pilote afficherait la fréquence, cliquerait

[*Text*]

times, and wait for an auto–dialler to contact them to a flight service station. In an emergency situation, I don't think this is good access.

There are other problems with flight information centres. Right now the plan is for one per region, although Transport has, we've been informed, gone back to Martin Marietta and asked them to rethink the modernization plan after phase one.

As for the cost of these buildings, we've heard of upwards of $11 million per unit, and we're looking at seven across Canada. I don't think we'll have the capital money to spend on that project. Besides, the relocation of flight service specialists from the interim flight information centres to the single unit, at approximately 40 people at $15,000 per person, is again a lot of money, and we were led to believe our estimate of $15,000 is under. There's a lot of money to be expended there, capital we know we don't have within Transport to provide for these services.

An operational problem is roll–over to another region for flight information services. In other words, if a pilot calls for a weather briefing that's busy in Toronto, he'll go over to Winnipeg or Montreal, or in essence he could go all the way to Vancouver. He'd be dealing with someone who doesn't understand the local area, doesn't understand where you're from and what you're talking about. That's an operational problem we think they're going to have with one flight information centre per region.

Also, there's no plan to protect these units against catastrophic failure. I've seen pictures of the Miami automated FSS after Hurricane Hugo went through. It pulled the top off the building and mixed it all up. The Americans protected that facility and the services it provided automatically to the adjacent automated flight service stations. We don't have that plan in Canada.

The benefit we see to having smaller flight information centres is a reduced cost for buildings and fewer relocations. Operationally, it can protect for roll–over within the region. In other words, if a call is to the flight information centre in Toronto and we have one in London, it should go to London or Sault Ste. Marie. It's the same on the east coast. We have one in Halifax and it should go to Halifax or Saint John or whatever other facility we have. And we have a chance of protecting against catastrophic failure at a reasonable cost.

• 1550

Now we'll look at the commercialization of the air navigation system, which is really important to all of us as we speak today. As an association, we think there should be one service provider for the air navigation systems. In other words,

[*Translation*]

deux ou trois fois au micro et attendrait que le composeur automatique le mette en communication avec une station d'information de vol. Je ne pense pas que ce genre d'accès serait suffisant en situation d'urgence.

Les centres d'information de vol soulèvent d'autres problèmes. À l'heure actuelle, il est prévu d'en installer un par région, mais nous avons appris que les fonctionnaires de Transports Canada ont recontacté les gens de Martin Marietta pour leur demander de repenser le plan de modernisation après la phase un.

Par ailleurs, nous avons appris que ces bâtiments coûteraient plus de 11 millions de dollars l'unité et qu'on en installerait sept à l'échelle du Canada. Je ne pense pas que nous disposerons des capitaux voulus pour réaliser ce genre de projets. En outre, la mutation des FSS, des centres d'information de vol intérimaire aux unités individuelles, soit environ 40 personnes à 15 000$ par personne, représente beaucoup d'argent et nous avons même cru comprendre que nous sommes en–dessous de la vérité quand nous avançons le chiffre de 15 000$. Il y a beaucoup d'argent à dépenser et nous savons que Transports Canada ne dispose pas des capitaux voulus pour ce genre d'opération.

Sur le plan opérationnel, le fait de basculer la communication à une autre région de services d'information de vol pose problème. En effet, si un pilote veut obtenir un exposé météorologique et que la fréquence de Toronto soit occupée, il devra passer sur Winnipeg ou Montréal et il pourrait même, en principe, se retrouver en communication avec Vancouver. Dans ce cas, il traiterait avec quelqu'un qui ne comprendrait pas les réalités locales, qui ne saurait pas d'où viendrait ce pilote et de quoi il parlerait. Voilà, selon nous, le genre de problème opérationnel qu'occasionnerait le fait de ne disposer que d'un centre d'information de vol par région.

En outre, on a rien prévu pour protéger ces unités en cas de panne de nature catastrophique. J'ai vu les photos de la FSS automatisée de Miami après le passage de l'ouragan Hugo. Le toit du bâtiment a été arraché et tout a été ravagé à l'intérieur. Mais les Américains avaient prévu le transfert automatique des communications sur les stations de service d'information de vol automatisé voisines. Rien n'est prévu en ce sens au Canada.

Le fait de maintenir en place des petits centres d'information de vol a pour avantage de limiter les coûts de construction et de mutation du personnel. Sur le plan opérationnel, le transfert des communications s'opère à l'intérieur d'une même région. En d'autres mots, si le centre d'information de vol de Toronto est occupé et qu'il y en ait un autre à London, eh bien l'appel serait acheminé sur London ou sur Sault Sainte–Marie. Il en irait de même sur la côte est. L'appel destiné à Halifax pourrait être acheminé sur Saint John ou sur toute autre installation dans la région. En outre, nous pourrions parer aux pannes dues à une catastrophe naturelle, moyennant un coût raisonnable.

Voyons à présent la question de la commercialisation du système de navigation aérienne, qui est finalement ce qui nous importe le plus aujourd'hui. Notre association estime que le système de navigation aérienne devrait être confié à un seul

[*Texte*]

we don't want to see all the individual airport towers or control towers or flight service stations sold off to individual operators, as we think it will create a gigantic cost and expense in ensuring levels of safety and service.

If Transport Canada is required to audit, let's say, 75 individual airport towers and flight service stations or control towers, then it will create a tremendous hardship on Transport to do it, and we're not sure if it will be done adequately.

Whatever we do in Canada has to be right for Canada. I'm tired of hearing comparisons of us with Australia or New Zealand. New Zealand went to one aircraft control centre, one flight information centre. If our country was the size of New Zealand, then I guess we could do the same. However, we're talking about a very big country here. As well, we look at the difference in isolation areas in Canada, as well as weather conditions. In Canada we have freezing precipitation. I'm sure they haven't heard about that down in Australia or New Zealand. Plus, we have three times the number of aircraft in Canada that they do in Australia. We're handling them, as we speak today, with the same number of people Australia started with before commercialization.

Regarding commercialization, as far as our association is concerned we would prefer to see a crown corporation. We think it would give us greater job security and make it easier to maintain our current benefits — we're talking about a dental plan, medicare — and some other things we think will come out of it: promotion on merit alone, removing the artificial barriers to promotion within Transport Canada.

We think we should receive licences similar to those of air traffic controllers or pilots. As well, currently in Canada we're required to take medicals annually. We're under the same qualification training programs and basic training programs and certificates as air traffic controllers, without the aeronautical documentation. We'd like to see representation for us on the board in some way, shape, or form.

Another thing we see within commercialization that could cause problems is the make–up of the board in a not–for–profit organization as put forward by the Group of Five. We think there could be influences on the ANS corporation by special interest groups if the board was slanted in one way, shape, or form.

We'd like to know who is going to set minimum levels of service and safety in Canada. Is it going to be a private corporation, or is it going to be the government?

We've heard them talk about no cross–subsidization between the airports and the facilities that are making money against those that might not be making money, such as in the Arctic. We think the whole thing should, and will, pay for itself as a package.

[*Traduction*]

prestateur de service. Autrement dit, nous ne voulons pas que toutes les tours de contrôle et stations d'information de vol soient vendues à des exploitants individuels, car pour garantir le niveau de sécurité et de service, cela occasionnerait des coûts et des dépenses énormes.

Si Transports Canada doit vérifier, par exemple, 75 tours et stations d'information de vol ou tours de contrôle, la charge sera énorme pour le ministère et nous craignons que la chose ne soit pas faite correctement.

Quoi que nous fassions ici doit être bien pour le Canada. Je suis las de nous entendre comparés avec l'Australie ou la Nouvelle–Zélande. Certes, la Nouvelle–Zélande n'a plus qu'un seul centre de contrôle, un seul centre d'information de vol. Si notre pays avait la même superficie que la Nouvelle–Zélande, alors je pense que nous pourrions faire la même chose. Mais voilà, nous parlons d'un pays immense. En outre, nous devons tenir compte du fait que nous différons de la Nouvelle–Zélande à cause des régions isolées et des conditions météorologiques qui règnent chez nous. En hiver, nous avons la pluie verglaçante. Je suis sûr qu'on en n'a jamais entendu parlé en Australie ou en Nouvelle–Zélande. De plus, nous avons trois fois plus d'aéronefs au Canada qu'il n'y en a en Australie. Et de nos jours, nous en assurons la surveillance avec exactement le même nombre d'employés que l'Australie comptait dans ce secteur, avant la commercialisation.

S'agissant de commercialisation, notre association préférerait une société d'État. Celle–ci nous garantirait une meilleure sécurité d'emploi et faciliterait le maintien de nos actuels avantages sociaux — c'est–à–dire le régime de soins dentaires et le régime de soins de santé — sans compter les autres aspects qui en découleraient, comme la promotion du mérite et le retrait des barrières artificielles à la promotion, que l'on rencontre au sein de Transports Canada.

On devrait nous émettre des licences, semblables à celles des contrôleurs de la circulation aérienne ou des pilotes. En outre, nous sommes actuellement obligés, au Canada, de subir des examens médicaux annuels. Nous suivons les mêmes programmes de formation en vue de l'obtention d'une qualification et les mêmes programmes de formation de base que les contrôleurs de la circulation aérienne, nous visons les mêmes certificats mais nous n'avons pas les pièces aéronautiques qui les accompagnent. Nous aimerions être représentés au conseil d'administration, d'une façon ou d'une autre.

L'autre pierre d'achoppement possible en ce qui a trait à la commercialisation, tient à la constitution du conseil d'administration d'un organisme sans but lucratif, constitué par le Groupe des cinq. Si le conseil devait pencher d'un côté ou d'un autre, nous craignons que la société chargée d'administrer le SMA ne puisse être influencée par des groupes d'intérêt.

Nous aimerions savoir qui va fixer les critères minimums à respecter en matière de services et de sécurité au Canada. Est–ce la nouvelle société privée, ou le gouvernement?

On a entendu parler d'interfinancement entre eux, d'une part, les aéroports et les installations rentables et, d'autre part, les installations qui ne sont pas rentables comme dans l'Arctique. Nous pensons que, dans l'ensemble, le système devrait se financer de lui–même.

[*Text*]

Government interests have to be looked after here. In other words, the government is going to be the major mortgage holder in this corporation. Someone has to be there to represent it, as well as the public interest. A viable, working air navigation system in Canada is important to everybody: everybody who flies, everybody who meets their relatives at the airport, taxi drivers, people who send packages through air freight. It's important to everybody that we have a viable, working air navigation system in Canada.

Current services should be paid for under a single user fee of some type. There should be no individual fees for service. We don't want to drive pilots away from filing a flight plan or getting a weather briefing. This could create havoc in the future. Search and rescue action in Canada is paid for by the government through the Department of National Defence. If by individual fees we drive pilots away from services, then we could be degrading safety and reducing levels of safety in Canada.

We also see an opportunity here to increase services to the public and to the aviation system and to the air navigation corporation, whatever it might be. The services we provide have to be marketable and cost–recoverable.

We looked at all sorts of new services that we think this corporation could get into. We have them all listed in the document: airport management, dispatching, a computer bulletin board service to provide weather information, faxing weather data around the country, pilot ground school training, private advisory, public weather. Right now the only people in this in the government are Environment Canada, as well as private contractors such as Weather Now and Accuweather. We think the ANS corporation should be allowed to get into that area as well.

On consulting services, we've probably paid a lot of money to airways consulting in New Zealand. I'm sure Canada can go out and do the same worldwide. There is also the sale of aeronautical charts and advertising on the pilot automated telephone weather answering service. We could put something on there to recoup some money—anything to recoup money for the air navigation system in order to reduce user fees and increase service to the public.

[*Translation*]

À ce propos, il convient de se préoccuper des intérêts du gouvernement. Autrement dit, puisque le gouvernement sera le principal actionnaire de cette société, il faut que quelqu'un le représente et défende en même temps l'intérêt public. Tout le monde a à gagner d'un système de navigation aérienne qui soit viable et qui fonctionne au Canada: ceux qui volent, ceux qui viennent attendre leurs parents dans les aéroports, les chauffeurs de taxi et ceux qui acheminent leurs colis par fret aérien. Il est donc important pour tout le monde que notre système de navigation aérienne soit viable et fonctionne.

Les services actuels devraient être payés en vertu d'un droit d'utilisation individualisée d'un type quelconque. Par contre, les services ne devraient pas faire l'objet de redevance individualisée. Nous ne voulons pas empêcher les pilotes de venir déposer des plans de vol ou prendre connaissance de la météorologie. Une telle façon de faire risquerait de créer un véritable bouleversement dans l'avenir. Les opérations de recherche et de sauvetage conduites au Canada sont payées par le gouvernement, par l'intermédiaire du ministère de la Défense nationale. Si, à cause de l'imposition de droit d'utilisation individualisée nous incitons les pilotes à ne plus avoir recours à nos services, alors nous risquons d'entraîner une dégradation de la sécurité aérienne au Canada.

Nous voyons également ici la possibilité d'augmenter les services offerts au public, au système d'aviation ainsi qu'à la société de navigation aérienne, si c'est ainsi qu'elle s'appellera. Les services que nous offrons doivent être commercialisables et doivent se financer d'eux–mêmes.

Nous avons envisagé toutes sortes de nouveaux services que cette société pourrait offrir, selon nous. Nous en avons dressé une liste dans notre document: gestion aéroportuaire, régulation des vols, service de babillard électronique présentant les renseignements météorologiques, envoi par télécopieur, dans tout le Canada, de données météorologiques, formation théorique des pilotes, service consultatif privé, météorologie pour le grand public. À l'heure actuelle, les seuls spécialistes donnant dans ce domaine travaillent pour Environnement Canada ou pour des entrepreneurs comme Weather Now et Accuweather. Nous estimons que la société SNA devrait, elle aussi, avoir la possibilité d'offrir des services dans ce domaine.

Pour ce qui est des services consultatifs, je suis sûr que l'étude sur les voies aériennes conduite en Nouvelle–Zélande a coûté beaucoup d'argent. Je suis certain que les Canadiens peuvent faire la même chose dans le monde entier. Il est également possible de vendre des cartes aéronautiques ainsi que du temps de publicité sur le service de répondeur téléphonique des exposés météorologiques. Il est possible de faire quelque chose pour récupérer un peu d'argent—il faut faire n'importe quoi qui nous permette de faire rentrer de l'argent pour le système de navigation aérienne afin de réduire les frais d'utilisation et d'accroître le niveau de service offert.

• 1555

In Canada, as far as a modernized, amalgamated, and commercialized air navigation system is concerned, we have to maintain levels of safety. It has to be designed to meet the needs of aviation in Canada. We recognize the need for the

Nous nous devons de garantir un certain niveau de sécurité dans un système de navigation aérienne qui serait moderne, intégré et commercialisé. Un tel système doit être conçu pour répondre aux besoins de l'aviation au Canada. Nous admettons

[*Texte*]

rationalization of services. We are now at facilities where we shouldn't be any more. Also, other airports should be rationalized into an amalgamated type of service. We see that we have to recover the cost. The government can't afford to be putting $200 million a year into the air navigation system.

That basically concludes the presentation. You have the slides as well as the document itself, the blue book.

The Chairman: Thanks very much, Mr. Smith. Mr. Wilson, did you want to add anything before we go to a round of questions?

Mr. Gary Wilson (President, Canadian Association of Professional Radio Operators): We're trying to deal with the aspect of the whole air navigation system that our members, the flight service specialists, are having to deal with today, which is the modernization plan. We have a lot of problems with it and with what is going to be left when they finish, not to mention the cost to the government and the taxpayers of the present modernization plan.

In the document we gave you, we put forward a proposal that follows the basic guidelines of the modernization plan. We feel it can be more efficient and effective in the way we've proposed it.

Regarding the amalgamated services, as many of you may be aware, it has been done in certain parts of the country where we've had a duplication of services, with both air traffic control and flight service specialists being located at some of the smaller regional airports. Over the years, Transport Canada has been taking the air traffic controllers and transferring them to the more busy sites and leaving the FSS to handle the whole gamut of services at the airport.

Contrary to some of the publicity in the papers recently, there have been substantial savings associated with the reduction in the duplication of services. We tried to get those figures for you today. Transport Canada advised us they're contacting each region to get those figures and said they will be available probably in the next three weeks. As soon as we are able to get them, we'll send you a copy, Mr. Chair.

The third part was the commercialization. We feel the major problem that created this commercialization attempt was the $200 million deficit faced by the air navigation system. We think that with an enhanced status quo, you could easily address that $200 million deficit within government. Transport has hired consultants—and I'm sure you will see this when the recommendation goes to the minister—to look at charging fees in other countries and where Canada is lacking.

The deficit the ANS is suffering at present is $200 million per year, so taxpayers are having to subsidize the operation of the air navigation system.

[*Traduction*]

la nécessité de rationaliser les services. Il se trouve encore des FSS dans des installations où leur présence n'est plus justifiée. Par ailleurs, il conviendrait également d'intégrer les services offerts dans certains aéroports. Nous sommes conscients de la nécessité de couvrir nos coûts. Le gouvernement ne peut se permettre de continuer à investir 200 millions de dollars par an dans le système de navigation aérienne.

Voilà qui conclut notre exposé. Nous vous avons remis des photocopies des diapositives ainsi que le document, le Livre bleu.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Smith. Monsieur Wilson, voulez–vous ajouter quelque chose d'autre avant que nous ne passions aux questions?

M. Gary Wilson (président, Association canadienne des professionnels de l'exploitation radio): Nous nous sommes efforcés de couvrir toute la question du système de navigation aérienne telle qu'elle se pose aujourd'hui pour nos membres, les spécialistes d'information de vol, autrement dit le plan de modernisation. Celui–ci nous pose des problèmes et nous nous inquiétons de ce qu'il va en sortir, sans parler de ce qu'il en coûtera pour le gouvernement et les contribuables de mettre en oeuvre le plan de modernisation tel qu'il se présente.

Dans le document que nous vous avons remis, nous avons formulé une proposition qui respecte les grandes lignes du plan de modernisation de Transports Canada. Toutefois, nous estimons que notre solution pourrait être plus efficace et plus efficiente.

Comme beaucoup d'entre vous le savent peut–être, l'intégration des services a déjà été réalisée dans certains coins du pays où l'on avait constaté un dédoublement des services à cause de la cohabitation de contrôleurs de la circulation aérienne et de spécialistes d'information de vol dans certains petits aéroports régionaux. Au fil des ans, Transports Canada a muté les contrôleurs de la circulation aérienne dans des aéroports plus fréquentés et a laissé en place les FSS qui offrent désormais toute la gamme des services aéroportuaires.

Contrairement à ce qu'on aura pu lire récemment dans les journaux, la réduction du dédoublement des services a permis de réaliser d'importantes économies. Nous nous sommes efforcés d'obtenir ces chiffres pour vous aujourd'hui, mais l'administration de Transports Canada nous a informés qu'elle entrerait en communication avec chaque région et que nous devrions disposer de ces données d'ici trois semaines. Dès que nous les recevrons, monsieur le président, nous vous en ferons parvenir une copie.

Troisièmement, il y a la question de la commercialisation. Nous avons l'impression que ce projet de commercialisation provient en grande partie du déficit de 200 millions de dollars du système de navigation aérienne. Nous estimons que si l'on améliorait la situation actuelle, on pourrait facilement éponger ce déficit de 200 millions de dollars. Transports Canada a chargé des experts–conseils—et je suis sûr que vous en entendrez parler lorsque les recommandations seront adressées au ministre—de voir quels sont les types de frais que d'autres pays exigent et pas le Canada.

À l'heure actuelle, le SNA enregistre un déficit d'exploitation de 200 millions de dollars par an si bien que le contribuable doit le subventionner.

[*Text*]

There are over–flights, which is flying through Canadian airspace and using our services without landing in Canada. If we started charging them, there would be over $200 million worth of revenue right there. Canada and the United States are two of the few countries in the world that don't charge for over–flights, in other words flights that don't land in our country but use our services and airspace. By charging those people, we could easily recover the deficit of $200 million.

The Chairman: Are we charged when we fly over their airspace?

Mr. Wilson: Not in the United States.

The Chairman: What about abroad?

Mr. Wilson: Yes. All over Europe, small countries will charge $1,500 for a commercial aircraft, for example, to fly through their airspace. If Canada does start charging for over–flights, it is pretty well accepted that the Americans will follow suit.

Right now, the main revenue for the air navigation system comes from the air transportation tax, which we all pay when we buy our tickets to fly commercially. However, there are hundreds of aircraft that fly around the country for free, such as the midnight couriers and small charter operations that don't have passengers buying tickets. They are not getting a completely free ride if they're paying the aviation gas tax, but the majority are getting a free ride.

So there are all kinds of people we can charge to make this a very viable system within government.

• 1600

Our position is that we prefer an enhanced status quo remaining within the government, but if it does have to commercialize, if the will of Parliament is to commercialize it, our preference is for a crown corporation. We feel it will provide a more equitable level of safety and service for the whole Canadian population rather than just special interest groups.

The Chairman: Thanks, Mr. Wilson.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Merci, monsieur le président. Je ne peux revendiquer autant de compétence, dans ce domaine, que mon collègue de. . . J'ai oublié le nom de la circonscription.

What is your riding?

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): It is Kootenay West—Revelstoke.

M. Guimond: Il est lui–même contrôleur aérien de formation. Par contre, ayant une formation en ressources humaines, je veux absolument savoir où est la vérité sur toute cette question. Nous avons eu quatre cas présentés et j'ai eu moi–même l'occasion de discuter avec des contrôleurs aériens. J'ai comme l'impression qu'il y a une compétition entre les gens qui travaillent dans les FSS et les contrôleurs aériens.

[*Translation*]

Mais il y a les survols, les appareils qui traversent l'espace aérien canadien et qui utilisent nos services sans jamais se poser au Canada. Si nous leur imposions une redevance, nous pourrions ainsi récupérer bien plus que les 200 millions de dollars dont nous avons besoin. Le Canada et les États–Unis sont deux des rares pays au monde qui n'imposent pas de redevances de survol, autrement dit qui ne font pas payer les aéronefs qui traversent notre espace aérien et utilisent nos services sans se poser. Si nous imposions une taxe à ces aéronefs, nous pourrions très facilement éponger le déficit de 200 millions de dollars.

Le président: Et est–ce que nos appareils paient lorsqu'ils survolent leurs espaces aériens?

M. Wilson: Pas aux États–Unis.

Le président: Et ailleurs?

M. Wilson: Oui. Partout en Europe, les petits pays imposent une redevance de 1 500$ aux appareils commerciaux, par exemple, pour leur permettre de traverser leur espace aérien. Si le Canada commençait à taxer les survols, il est presque certain que les Américains suivraient.

À l'heure actuelle, la principale source de revenu du système de navigation aérienne est la taxe sur le transport aérien, que nous payons tous lorsque nous achetons nos billets d'avion de compagnies aériennes. Toutefois, il y a des centaines d'avions qui volent gratuitement au Canada, comme les courriers de nuit et les avions de petites compagnies nolisées, qui n'emportent pas de passagers à bord. Certes, ce n'est pas entièrement gratuit, parce qu'il y a également la taxe sur le carburant d'aviation, mais dans la plupart des cas, nous ne touchons rien de ces aéronefs.

Donc, nous pourrions facturer de nombreuses façons différentes pour rendre le système tout à fait viable.

Notre position est la suivante: nous préférerions une amélioration de la formule actuelle qui est celle de la Fonctin publique, mais si la commercialisation est absolument nécessaire, si le Parlement veut passer à la commercialisation, nous préférerions une société d'État. Nous croyons qu'elle serait garante d'un meilleur niveau de service et de sécurité pour l'ensemble de la population canadienne, et non seulement pour des groupes d'intérêt.

Le président: Merci, monsieur Wilson.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Thank you, Mr. Chairman. I'm not as qualified to speak on that subject as my colleague for. . . I forgot which riding he represents.

Quel est votre circonscription?

M. Gouk (Kootenay–Ouest—Revelstoke): Kootenay–Ouest—Revelstoke.

Mr. Guimond: My colleague was an air traffic controller by trade. However, my own background is in human resources, and I want to get to the bottom of things. We've heard from four people, and I've had the opportunity to talk to a few air traffic controllers. I have the impression that there is competition between flight service specialists and air traffic controllers.

[*Texte*]

Je pense que vous êtes complètement aux antipodes. Les quatre cas qui ont été présentés au Comité, favorisaient, au niveau de la commercialisation, une société à but non-lucratif où les profits seraient retournés dans la société. Par contre, à la page 33 de la copie française de votre mémoire, vous mentionnez que, dans l'éventualité où les services de navigation aérienne seraient commercialisés, l'ACPER favoriserait une société de la Couronne. Si je comprends bien, quand on parle de société de la Couronne, on parle d'une société comme la Société centrale d'hypothèques et de logements, etc., ou l'équivalent au niveau de services de navigation aérienne.

J'aimerais que vous élaboriez d'avantage sur ce que vous considérez beaucoup plus favorable, à savoir une société de la Couronne plutôt qu'une société à but non-lucratif.

M. Wilson: Ça me fait plaisir de vous répondre. Premièrement, j'ai apporté la copie d'une lettre que j'ai envoyée à M. Whiteman de Transports Canada, lui expliquant pourquoi nous favorisons une société de la Couronne. Une des raisons majeures, disons, c'est que le Groupe des cinq, comme on les appelle, a suggéré au ministre de décider de ce qu'il veut prendre comme équipement, facilités ou personnel. Mais cela pose des problèmes pour les services, les facilités dans le nord et les employés. . .

Et ce groupe va composer la majorité du conseil de direction de cette corporation. Pour nous, quelqu'un qui représente seulement les contrôleurs de trafic aérien, mais pas nos membres, ni les techniciens, ni tous les autres employés de l'administration, ce n'est pas acceptable. Il n'est pas juste pour nous d'avoir un représentant pour les employés de la Fonction publique, représenté par une association seulement. Nous pensons que les services dans le sud, les services commerciaux, pourront avoir la majorité des bénéfices avec cette proposition du Groupe des cinq.

Ce sont tous des gens qui ont une mentalité commerciale, et ils ne cherchent que le profit. Au contraire, nos préoccupations concernent tout le système de transport aérien, et pas seulement les aéroports qui sont commercialement viables.

[*Traduction*]

I think you're completely wrong. In terms of commercialization, the four witnesses who testified before the committee supported the idea of a non profit organization in which profits would return to the organization. However, on page 26 of your brief, you say that in the event of the commercialization of the Air Navigation System, CAPRO would favour a Crown corporation. If I read you correctly, when people talk about a Crown corporation, they're talking about a sort of Canadian Mortgage and Housing Corporation applied to the air navigation services.

I would like you to tell us why you would rather have a Crown corporation, instead of a non-profit organization.

Mr. Wilson: I'll be glad to answer you. First, I brought a copy of a letter I sent to Mr. Whiteman of Transport Canada. In this letter, I explained why we would rather have a Crown corporation. One of the main reasons is because the group of five—as they're called—suggested that the Minister decide what equipment, facilities or personnel he wants to include. But that creates a problem in terms of services and facilities, as well as staff, in the North. . .

This group will be in a majority position on the new corporations board of directors. In our opinion, it's unacceptable that only air traffic controllers, but not members, technicians or any other group of administrative employees, you represented. It's not fair if you only have one Public Service employee representatives, and that only one association be represented. We think services in the South—commercial services—will mostly benefit from the group of five's proposal.

These people only think of business and profit. We, however, are concerned about the whole air transportation system, and not only about profitable airports.

• 1605

M. Guimond: Est-ce que vous vous êtes assis avec le Groupe des cinq pour tenter de voir si leurs propositions pouvaient être viables pour vous, et si vous pouviez y trouver votre compte? Ou encore, si vous pouviez par vos compétences, améliorer leurs suggestions?

En tant que représentant de l'Opposition officielle, je ne veux pas avoir l'air d'approuver ou de défendre la position du gouvernement. Il y a des membres du Comité ici qui le font très bien. Mais, par contre, je pense que si Transports Canada n'a pas réagi, c'est parce qu'il y a encore, je l'espère, la possibilité de réfléchir sur le sujet et d'apporter des changements.

Je pense que votre présence aujourd'hui devant ce Comité démontre bien qu'il a deux côtés à la médaille, et je félicite la greffière et les recherchistes d'avoir pu vous faire venir pour nous parler de tout cela. Pour ma part, je vois les choses un peu différemment maintenant, alors que je pensais que c'était le remède miracle. C'est pourquoi je vous ai demandé si vous aviez essayé d'ouvrir le dialogue avec le Groupe des cinq pour voir ce qui pourrait être ajusté ou adapté.

Mr. Guimond: Did you sit down with the group of five to see if their proposals were, to your mind, viable, and if you could agree with them? Or, given your experience, did you try to improve their proposals?

As the representative of the Official Opposition, I don't want to be seen as supporting or defending the government's decision. Some Committee members have already done that very well. However, since Transport Canada hasn't responded yet, I think—and hope—it's because there's still room for thinking things over and making changes.

The fact that you've appeared before the Committee today shows that there are two sides to this issue, and I want to congratulate the clerk and the research staff for having called you in to testify. I personally see things a little differently now, whereas before I thought we had the magic solution. That's why I asked you if you tried to speak to the group of five to see if they were willing to change or adapt their proposal.

[*Text*]

M. Wilson: Justement, oui. On a fait la même présentation au Groupe des cinq. Nous pensons que si cela devient une corporation comme proposé par le Groupe des cinq, nous pouvons aussi nous intégrer à ce groupe–là, à ce type de système–là. Alors, nous suggérons que nous pouvons élargir les services que nous fournissons présentement, mais sur une base de revenu. Nous avons déjà parlé à ces gens–là, mais ils ont une idée fixe, c'est d'avoir un conseil de direction.

Comme vous l'avez mentionné au début de votre discours, il y a un peu de compétition entre les contrôleurs et les FSS. Transports Canada a dit qu'au dessous de 60 000 mouvements par année, les FSS sont capables de fournir le même niveau de sécurité et de services qu'un service de contrôle. On l'a déjà prouvé dans plusieurs aéroports, et, à notre avis, on peut faire jusqu'à 90 000 mouvements par année, avec la même sécurité qu'un service de contrôle.

Actuellement, il y a un manque de contrôleurs dans des plus gros centres. Dans la présentation que nous venons de faire, nous proposons de libérer les contrôleurs qui sont dans des petits aéroports dont les mouvements sont bien au–dessous de 60 000, pour pallier le manque de personnel dans les gros centres, ce qui se fera sans affecter le niveau de sécurité et même, dans certains cas, en améliorant le niveau du service, comme c'est le cas à Val d'Or et Baie Comeau. Vous connaissez peut–être ces endroits–là. Actuellement, à Val–d'Or et Baie Comeau, on a un système non amalgamé. Environnement Canada, Transports Canada avec les contrôleurs, puis les FSS, fournissent leurs services de Rouyn ou de Mont–Joli, c'est à dire de loin. Alors, en mettant des FSS à ces deux endroits, ceux–ci peuvent faire fonctionner tous ces services juste avec un groupe.

M. Guimond: *Another question, Mr. Chairman?*

Il y a un projet à l'aéroport de Québec de regrouper tous les services donnés en région, au niveau des FSS, mais cela ne créerait aucun emploi. Ce serait tout simplement des emplois que l'on enlèverait des régions pour les amener à l'aéroport de Québec et cela concernerait 50 ou 55 personnes. Est–ce que vous pourriez l'expliquer?

M. Wilson: C'est ce qu'on appelle un centre d'informations de vols, ou un *flight information centre*. On l'a mentionné dans notre document. La proposition de Transports Canada, à l'origine, était d'en avoir un dans chaque région, ou dans chaque province, mais à un coût énorme. On parle de 11 millions de dollars pour construire cette facilité à Québec.

Nous suggérons que vous en ayez trois ou quatre par province ou région. Si vous avez l'occasion de visiter l'aéroport de Dorval, à Montréal, allez au quatrième étage pour voir la station d'informations de vols ou *flight service station*. Ils viennent juste de réorganiser tout cela dans un centre d'informations de vols, exactement comme on envisage de le faire à Québec, mais cela leur a coûté seulement 300 000$ pour rénover l'espace existant et l'agrandir un peu. Nous pensons qu'à Québec, les coûts sont trop élevés, et Transports Canada est d'accord avec nous sur ce point. Ils ont demandé à Martin Marietta de voir s'il ne serait pas possible d'avoir trois ou quatre mini–centres au lieu d'un seul gros centre dans chaque région. Mais le Québec n'est pas d'accord.

[*Translation*]

Mr. Wilson: Incidentally, yes. We made the same case before the group of five. We thought that if we'd move towards a corporation, as proposed by the group of five, we might become part of the corporation, part of the system. So we suggested that our present services could be expanded, but on the basis of revenue. We already spoke to the group of five, but is seems their minds are made up: they want a board of directors.

As you said at the beginning of your presentation, there is a bit of competition between air traffic controllers and flight service specialists. Transport Canada said that if an airport has less than 60,000 movements per year, FSS's can provide the same level of safety and service as an air traffic control system. It's already been done in several airports, and you can go up to 90,000 movements a year and still maintain the same level of safety as with an air traffic control system.

There aren't enough air traffic controllers in some big airports today. In our presentation, we suggested that air traffic controllers working in smaller airports—where there are nowhere near 60,000 takeoffs and landings a year—be allowed to work in bigger airports to compensate for the lack of air traffic personnel. This could be done without affecting safety and, in some places, it would even improve service, as it did in Val–d'Or and Baie Comeau. You might have heard of these places. At the moment, there is a non–amalgamated system in Val–d'Or and Baie Comeau. Environment Canada, Transport Canada, air traffic controllers and flight service specialists are providing services in Rouyn and Mont–Joli; so services are provided from far away. Therefore, if you employ FSS in both places, a few of them could provide all these services.

Mr. Guimond: *Une autre question, monsieur le président?*

The Quebec City airport plans to pool all regional services, and employ flight service specialists, but it wouldn't create any jobs. The jobs would simply disappear from the regions and would be transferred to the Quebec City airport; some 50 or 55 people would be affected. Can you explain the situation to us?

Mr. Wilson: It's what's called a "flight information centre". We mentioned it in our brief. Transport Canada's original position was to have flight information centres in every region, or province, but it would cost a lot of money. It would cost $11 million to build one such centre in Quebec City.

We suggest there be three or four centres in each province or region. If you have the chance to visit Dorval Airport in Montreal, go to the fifth floor and look at the "flight service station". They have just created the flight service centre, just as we intend to do in Quebec City, but they only paid $300,000 to renovate an existing area and to make it a little bigger. We think that costs are too high in Quebec City, and Transport Canada agrees with us. They have asked Martin Marietta to see if it would be possible to have three or four mini–centres instead of one big one in each region. But Quebec City doesn't agree.

[*Texte*] [*Traduction*]

• 1610

Mr. Gouk: I've met with both of you gentlemen earlier, as I have with many of the other people involved in this commercialization process.

I'd like to clarify one thing. Your statement that for airports under 60,000 movements, flight service can provide the same level of service and safety, in my opinion is false. You can provide a safe and an efficient level of safety, but there is no possible way it can be considered the same. It might be that the air traffic control level of service and safety is excessive for that number. But where someone provides information and someone else actually has the licence and authorization to control a specific situation, there's a very distinctive difference.

I'm not arguing those towers should be retained. You do provide a level of safety and service. It may well indeed be wholly adequate. But I don't agree it's exactly the same.

I want to ask you about a couple of things. First of all, a lot of discussions have been going on about the possible merging of air traffic control and flight service into a single entity. I know that's been going on for some time and it's certainly not been concluded, but is that still an ongoing goal generating discussions between the two groups?

Mr. Wilson: It was. We actually had a sort of agreement in principle on how we could approach Transport to say how we would like to be integrated. We were on the verge of going to our members to ask them to ratify that agreement in principle and give us the permission to go forth and try to meet with Transport. As it turns out, because of the commercialization, where nobody really knows where we're going to end up, the air traffic controller union's board of directors suggested they stop all integration talks until after the commercialization issue is resolved.

Mr. Gouk: It would seem on the surface prudent for both of you to do that, given that you have no control over the implementation until whatever the entity is going to be is determined. But I would suggest that could quite potentially be resumed, whether it's fruitful or not.

That may do a couple of things. First of all, it's going to rationalize a lot of the service. Maybe we shouldn't be shutting down flight service or some of the towers in the interim until we see if integration is a better solution than closing, whether it be a tower or a flight service station. If such a merger were ever to come to pass, you would have a kind of *post facto* representation, insofar as you would all be part of the same group at that time.

M. Gouk: Messieurs, je vous ai rencontrés plus tôt, comme je l'ai fait dans le cas de bien d'autres personnes directement concernées par ce processus de commercialisation.

J'aimerais préciser une chose. Vous soutenez que dans le cas des aéroports enregistrant moins de 60 000 mouvements par an, les FSS peuvent assurer le même niveau de service et de sécurité que le contrôle de la circulation aérienne, ce qui est faux, selon moi. Vous pouvez, certes, assurer un niveau de sécurité tout à fait valable, mais vous ne pouvez absolument pas assurer le même. C'est simplement que le niveau de service et de sécurité que pourraient garantir les contrôleur de la circulation aérienne est trop élevé pour si peu de mouvements. Il y a tout de même une différence de taille entre une personne dispensant des services d'information de vol et un spécialiste titulaire d'une licence qui est autorisé à contrôler la circulation aérienne dans des situations particulières.

Je ne prétends pas que ces tours doivent être maintenues en place. Il est vrai que vous assurez un certain niveau de sécurité et de service. Et il est fort possible que ce niveau convienne parfaitement. Mais je ne suis pas d'accord avec vous, les choses ne sont pas tout à fait les mêmes.

Je vais vous poser des questions sur deux ou trois choses. Tout d'abord, on a beaucoup parlé de la possibilité d'une fusion du contrôle de la circulation aérienne et des services d'information de vol en une seule et même entité. Je sais que cette possibilité est dans l'air depuis quelque temps déjà et que rien n'a encore été arrêté, mais pouvez–vous me dire si cet objectif provoque des discussions régulières entre les deux groupes?

M. Wilson: Il y en a eu. Nous avons conclu une sorte d'accord de principe sur la façon dont nous pourrions faire part à Transports Canada de nos desiderata en matière d'intégration. Nous étions sur le point de demander à nos membres de ratifier cette entente de principe et de nous donner l'autorisation de franchir l'étape suivante et de rencontrer l'administration de Transports Canada. Mais à cause de la commercialisation, personne ne sachant réellement à quoi on va aboutir, le Conseil du syndicat des contrôleurs de la circulation aérienne a suggéré que tout entretien sur l'intégration soit suspendu avant que la question de la commercialisation ne soit tranchée.

M. Gouk: Cette décision semble sage pour vos deux groupes, puisque vous ne pouvez pas intervenir dans la mise en oeuvre tant que l'on ne saura quelle entité en sera chargée. Mais je pense que vous pourrez sans doute reprendre ces entretiens, qu'ils doivent ou non porter fruit.

L'intégration permettrait de réaliser deux ou trois choses. Tout d'abord, elle permettrait de rationaliser un grand nombre des services offerts. Peut–être ne devrions–nous pas interrompre les services d'information de vol ni fermer des tours avant que l'on sache si l'intégration n'est pas une meilleure solution, peu importe, encore une fois, qu'il s'agisse d'une tour de contrôle ou d'une station d'information de vol. Et si une telle fusion se produisait, vous pourriez alors vous appuyer sur une sorte de représentation *post facto*, puisque vous feriez tous partie du même groupe à ce moment–là.

[*Text*]

One of the things I'm very strong on at this time, and very critical of the government on, is phase one of the closure of both towers and flight service stations. I recently attended an aviation seminar in British Columbia put on by the B.C. Aviation Council, and we discussed the closing of both flight service stations and towers. People present at that questioned the government on both those matters. One stood up and said that closing a particular flight service station, I believe in the Charlottes, would severely hamper his operation. He has a very high volume of aircraft going in there and felt it would severely restrict his ability to do that.

I think you touched on this, and I'd like to talk a bit more about it—the automated weather systems that are being used in place of flight service. In fact, even AAS people are now being closed down and they're going to this model.

Dealing first with the closure, I proposed to Mr. Whiteman when he has here at this committee—and I have talked with other people involved in this—that there should be a moratorium on closing towers and flight service stations in this phase one, given that the general target date is June 1, 1995, and the implementation date of the commercialization process is nine months later. For the sake of rushing it for nine months, it's better to wait and then go to the users and determine what fees they would be looking at and which ones they would be prepared to support. They might in fact be closed now.

• 1615

So I would invite any comment you have regarding that kind of suggestion.

Mr. Smith: As we were saying before, the closures of facilities are being driven by the reductions in operating funds that Transport Canada has. So they're finding ingenious ways of reducing costs.

In theory, we can say, yes, it might be nice to wait until then, but I don't know where they're going to reduce their costs, other than overhead, which we talked about before.

On the amalgamation of flight service specialists and air traffic controllers, as we've discussed another time, under commercialization—whether it's a crown corporation or not–for–profit or whatever way it goes—I'm sure there will be rationalization of associations at that time anyway. We'll probably see an operational association for air traffic controllers and flight services, an electronic maintenance or technical one, and one for administration. That's one of the ones they are talking about, or even just one for the whole group of employees.

[*Translation*]

S'il est une chose à laquelle je m'oppose à l'heure actuelle, et pour laquelle je critique le gouvernement avec véhémence, c'est la phase un de la fermeture des tours de contrôle et des stations d'information de vol. Récemment, j'ai participé à un séminaire en aviation, en Colombie–Britannique, organisé par le B.C. Aviation Council, au cours duquel il a été question de la fermeture des FSS et des tours de contrôle. Les participants ont interpellé les représentants du gouvernement sur les deux plans. Il y en a même un qui s'est levé pour déclarer que si une certaine station d'information de vol était fermée, je crois qu'il parlait de celle de Charlottes, ses opérations s'en trouveraient gravement compromises. Comme il a un grand nombre d'appareils qui fréquentent Charlottes, il estimait que cette fermeture le gênerait dans ses opérations.

Il y a autre chose, et je pense que vous en avez déjà parlé un peu, il s'agit des stations d'observation météorologiques automatiques qui remplaceront les FSS. En fait, on est même en train de fermer les stations de service consultatif d'aéroport parce qu'on passe à ce nouveau système.

À propos de toutes ces fermetures, j'ai proposé à M. Whiteman, lorsqu'il a comparu devant ce comité—et j'en ai parlé avec d'autres intéressés aussi,—qu'on l'on impose un moratoire sur la fermeture des tours de contrôle et des stations d'information de vol, au cours de cette phase un, puisqu'on vise la date du 1er juin 1995 et que la mise en oeuvre de la commercialisation devrait intervenir neuf mois plus tard. Plutôt que de se dépêcher de tout faire en neuf mois, il est préférable d'attendre, puis d'aller voir les utilisateurs et de leur demander à quels frais ils s'attendent et quels frais ils seraient disposés à accepter. Les installations pourraient bien être fermées maintenant.

Je serais heureux d'entendre ce que vous pensez d'une proposition comme celle–là.

M. Smith: Comme nous le disions tout à l'heure, si l'on ferme des installations, c'est parce que les crédits de fonctionnement de Transports Canada sont comprimés. Ils trouvent des moyens ingénieux de réduire leurs coûts.

En théorie, nous pouvons dire que ce serait bien d'attendre jusque–là, mais je ne sais pas dans quel secteur ils vont faire des coupures, sauf dans celui des frais généraux, dont nous avons déjà parlé.

En ce qui concerne le regroupement des spécialistes d'information de vol et des contrôleurs de la circulation aérienne, comme nous en avons parlé une autre fois dans le contexte de la commercialisation—qu'il s'agisse d'une société d'État, d'une entreprise sans but lucratif ou d'autre chose—je suis sûr qu'il y aura un regroupement des associations professionnelles à ce moment–là. Il y aura probablement une association du personnel d'exploitation, pour les contrôleurs de la circulation aérienne et les spécialistes d'information de vol, une association du personnel de l'entretien électronique ou technique et une association pour le personnel administratif. C'est l'une des options dont on parle, et il pourrait même y avoir une seule association pour l'ensemble du personnel.

[*Texte*]

As for the co–located facilitates that are being closed or the individual sites that are being closed, especially if you're talking about the Queen Charlotte Islands, we don't agree with some of what Transport Canada is doing. We see the need for some of the closures in certain places, but again it's all being driven by the dollar and the deficit. I don't think Transport at this time has any means to transfer funds specifically to keep us open or to keep control towers open.

Mr. Gouk: The thing is that we're talking about nine months, and we know that in the short term it costs more to close a unit than to leave it open. Down the road there might indeed be savings, whether it be a flight service or an air traffic control tower. But in the short run, because of the cost of relocating employees, because of the fact that virtually none of them get laid off, there's no salary saving. There's the transfer cost out. In the case of closing a tower, there's the transfer cost of bringing usually additional flight service personnel in, because of the increased workload they experience—just everything about it. For a period of years there's a higher cost. So we're talking about a nine–month period.

Mr. Smith: Normally there's an increased cost for the first year to cover the costs of either installing new equipment or removing equipment and personnel and so on. After that, I think historically it has been shown that, let's say, changing Castlegar from a control tower to a flight service station has saved money over four or five years. The controllers were needed in other places. They transferred you to Vancouver.

Mr. Gouk: Actually, in the situation you mention, Castlegar, there's one controller who to this day is still working as a supernumerary. He does not have a substantive position.

The cost of the conversion of the tower for flight service purposes was $375,000. We were down to a staff of four, which is about $200,000. They brought in three additional flight service personnel, plus all the associated costs of moving out and so on. It's questionable that they've saved money yet.

Mr. Smith: This is part of their idea with the modernization plan for their advisory facilities, where all the en route communications and pre–flight weather briefing would be done by—

Mr. Gouk: Whether it is three years or five years is irrelevant, because if they're doing this to save money in the interim, they're not going to. It's going to cost them more than it will save them.

Mr. Wilson: We have seen the figures, although we don't have them officially. I mentioned to the chair that I shall be trying to get those figures for you within the next few weeks.

[*Traduction*]

D'un autre côté, au sujet des installations partagées ou des emplacements individuels qu'on est en train de fermer, surtout si vous parlez des Îles de la Reine Charlotte, nous sommes contre certaines des mesures de Transports Canada. Nous comprenons qu'il faut fermer certains installations, mais, là encore, c'est une question d'argent et de déficit. Je ne pense pas que Transports Canada ait actuellement un moyen quelconque pour réaffecter des fonds afin d'éviter de fermer des installations ou de garder des tours de contrôle en service.

M. Gouk: Voyez–vous, nous parlons d'une période de neuf mois, et nous savons qu'il coûte plus cher, à court terme, de fermer une unité que de la laisser ouverte. À plus long terme, il pourrait effectivement y avoir des économies, qu'il s'agisse d'une station d'information de vol ou d'une tour de contrôle. Néanmoins, je le répète, à court terme, il n'y pas d'économies possibles au titre des salaires en raison de ce qu'il en coûte pour relocaliser les employés, étant donné qu'à peu près aucun d'eux ne sera mis à pied. Il faut tenir compte du coût des mutations. Quand on ferme une tour de contrôle, il ne faut pas oublier le coût des mutations qu'il faut assumer pour y affecter d'autres spécialistes d'information de vol, en raison de la charge de travail accrue qui en résulte—il faut tenir compte d'à peu près tout. Les coûts montent pendant plusieurs années et nous parlons d'une période de neuf mois.

M. Smith: Normalement, les coûts augmentent dans la première année, parce qu'il faut installer un nouvel équipement ou enlever de l'équipement et réaffecter du personnel, et ainsi de suite. Après un an, je pense que l'expérience a démontré que des économies sont réalisables sur une période de quatre à cinq ans, comme on l'a vu par exemple lorsqu'on a transformé la tour de contrôle de Castlegar en station d'information de vol. On avait besoin des contrôleurs ailleurs. Ils vous ont mutés à Vancouver.

M. Gouk: En fait, dans la situation à laquelle vous faites allusion, celle des Castlegar, il y a encore un contrôleur qui occupe là–bas un poste surnuméraire. Il n'a pas de poste d'attache.

Le coût de conversion de la tour de contrôle en station d'information de vol s'est élevé à 375 000$. Nous n'avions plus qu'un effectif de quatre personnes, ce qui coûte environ 200 000$. On nous a affecté trois autres spécialistes d'information de vol, avec tous les frais de déplacement et autres qui s'ajoutent à cela. Il faut vraiment se demander s'ils ont réussi à faire des économies jusqu'à présent.

M. Smith: Cela fait partie de leur plan de modernisation des installations de services consultatifs, où toutes les communications en route et tous les exposés météo avant–vol seraient faits par. . .

M. Gouk: Peu importe que ce soit une période de trois ou de cinq ans, parce que, s'ils font cela pour économiser jusque–là, ils n'aboutiront à rien. Ça va leur coûter plus que les économies qu'ils réaliseraient.

M. Wilson: Nous avons vu les chiffres, bien que nous ne les ayons pas obtenus officiellement. J'ai déclaré au président que j'essaierai de les obtenir pour vous au cours des semaines à venir.

[*Text*]

In Castlegar in the first year there was a loss because they had to transfer the controllers out and they had to refurbish it and bring in a couple more FSSs—only in year one. Since then they've been making savings, and since 1990 they've saved over $500,000.

Mr. Gouk: Yes, I've actually seen the figures. They were presented at the aviation symposium I was at. I would be very generous to call them misleading. I'd call them doctored. That would be a less kind word. I suggested that right to the regional director general who presented those figures.

That being what it will, it's still not a nine months' saving, and that's the period we're talking about.

I know that both towers and flight services can be closed. The question is, should it be decided by politicians and bureaucrats or should it be decided by people in the field who are going to pay for these services? Right now we're making a political, bureaucratic decision. The whole concept of commercializing ANS is to get rid of political and bureaucratic decision–making to make real, proper decisions that are going to affect user safety.

[*Translation*]

À Castlegar, le ministère a perdu de l'argent la première année, parce qu'il a dû muter les contrôleurs ailleurs, puis rénover la tour de contrôle et y affecter quelques spécialistes d'information de vol de plus, mais c'est seulement la première année qu'il a perdu de l'argent. Depuis, il réalise des économies, et il a économisé plus de 500 000$ depuis 1990.

M. Gouk: Oui, j'ai bien vu les chiffres. On les a présentés au symposium sur l'aviation auquel je participais. Il faut être très généreux pour les qualifier de trompeurs. Je les qualifierais plutôt de truqués. C'est moins charitable. Je l'ai dit au directeur général régional qui a présenté ces chiffres lui–même.

Quoi qu'il en soit, ce ne sont pas des économies de neuf mois, et c'est de cette période dont nous parlons.

Je sais qu'on peut fermer aussi bien des tours de contrôle que des stations d'information de vol. En l'occurrence, il faut savoir si ce sont les politiciens et les bureaucrates qui devraient décider de les fermer, ou si ce sont les gens qui vont payer les services qui devraient prendre la décision. Actuellement, nous prenons une décision politique et administrative. Or, tout le concept de la commercialisation des ANS a pour objet d'empêcher les politiciens et les bureaucrates de prendre de véritables décisions qui influent sur la sécurité des utilisateurs.

• 1620

I think that's basically where you were coming from as well in terms of the kinds of decisions that should be made out there. You're closing the wrong units for the wrong reasons.

Mr. Smith: As we discussed about Prince Rupert. . .a point where the community has offered to top up the operational costs of the facility and relocate the facility to Seal Cove. Then the Department of Transport in Vancouver says, "Oh, we don't know how to accept this money. We don't know how to take money in to pay for services." So I can see your point, Jim.

As far as automated weather is concerned, we have some real concerns in that area, and I'm sure Environment Canada does. Originally, these sensors were designed for climatological use, to gather data to provide for forecasting. They're not up to scratch for aviation use. A pilot needs to know what the cloud height is; he needs to know accurately what the weather phenomena are in the area. These sensors are lacking in that area.

Automated weather centres out there now can accurately do temperature, dew point, wind and pressure, but the sky condition and what the sky is doing, whether it's overcast, partly overcast, whether the cloud is high or low, whether there's thunder, freezing rain, hail—the sensors aren't out there yet that can do that. We've suggested to the ministry that where there are human observers, let the human observers augment the weather. Now they've finally agreed to that. They didn't before we talked last.

C'est essentiellement de là dont on partait en ce qui concerne le genre de décisions qu'il faudrait prendre dans ce contexte. Vous fermez les mauvaises unités pour les mauvaises raisons.

M. Smith: Comme nous en avons parlé dans le cas de Prince Rupert. . . à un moment donné, les gens de l'endroit avaient offert de payer une partie des coûts d'exploitation de l'installation et de la transférer à Seal Cove. Les responsables du ministère des Transports, à Vancouver, ce sont exclamés qu'ils ne savaient pas comment accepter cet argent–là et qu'ils ne savaient pas comment accepter de l'argent en échange de leurs services. Je comprends donc ce que vous dites, Jim.

Les services de météorologie automatisés nous inquiètent beaucoup, à l'instar des gens d'Environnement Canada, j'en suis sûr. Au départ, ces détecteurs ont été conçues pour des études climatiques, c'est–à–dire pour recueillir des données pour les prévisions atmosphériques. Elles ne conviennent pas à des applications dans le domaine de l'aviation. Les pilotes ont besoin de savoir l'altitude de la couverture de nuages, et de savoir avec précision quel phénomène météorologique il y a dans la région. Ces détecteurs–là sont incapables de leur fournir le genre de renseignements requis.

Les stations météo automatiques actuelles peuvent recueillir des données précises sur la température, le point de rosée, la vitesse et la direction du vent et la pression atmosphérique, mais les détecteurs ne peuvent absolument pas nous dire si le ciel est couvert ou partiellement couvert, si la couche de nuages est haute ou basse, s'il y a des orages, des éclairs, du tonnerre, de la pluie verglaçante, de la grêle, etc. Nous avons proposé au Ministère de laisser des observateurs nous fournir des renseignements supplémentaires, dans les secteurs où il y a de tels observateurs. Il a finalement accédé à notre requête. Il ne l'avait pas encore fait avant que nous nous parlions la dernière fois.

[*Texte*]

But where you're taking all the observers out, whether it's a flight service station or a lighthouse—lighthouse keepers were doing this as well—or Environment Canada personnel, you come down to this one level of observing, which is lacking in certain areas. Sooner or later in Canada we're going to feel the cost of this, and the cost of it might be in human life.

The Chairman: To supplement Mr. Gouk's remark that the whole process is being bureaucratically led, we did, after all, have the five stakeholders before us too. It's the five stakeholders in this process who say they can make it work not–for–profit. If the five stakeholders are saying they can make it work as not–for–profit, why is your organization saying a crown corporation is the way to go?

Mr. Smith: One thing is that our members out there are not familiar with a not–for–profit corporation. They're not aware of what it is. They haven't been educated—

The Chairman: So you're still open to the idea that not–for–profit may be a solution?

Mr. Smith: As was said last week in Aylmer, when we had our meeting with the ANS commercial advisory committee, we'll go where it goes. If it goes not–for–profit, we'll go there. We're saying our members would prefer this for the reasons stated. They feel there would be greater job security, the ease of maintaining benefits and so on. But if it goes that way, I guess that's the way it goes.

The other thing I wonder about is that internationally, no one has gone this far yet. Do we, as a country, want to be the first to go that far?

When I was over in London, England, attending an—

The Chairman: I think the short answer would be yes.

Mr. Smith: —International Federation of Airline Pilots Associations, the CAA in Britain are not going private now.

Mrs. Terrana (Vancouver East): What I want to know is how many regulators are there in—

Mr. Smith: There are over 900.

Mrs. Terrana: And they are across the country.

Mr. Smith: From coast to coast, yes.

Mrs. Terrana: For instance, the problem I heard when I was in Kamloops is that being a small airport and giving it to the community, like they are intending to do, means they are going to have problems because they don't have enough flights. What would your role be in this situation?

Mr. Smith: We provide services at mostly regional and domestic airports, such as Gatineau and Kingston. Normally in that amalgamated type of service it takes fewer people to maintain the service; therefore it's less costly. In other words, there might be two people on a shift when otherwise there might be four or five. It's cheaper to do it that way.

[*Traduction*]

Cela dit, dès qu'on élimine tous les observateurs, que ce soient des spécialistes d'information de vol ou des gardiens de phare—parce que les gardiens de phare faisaient aussi de l'observation météorologique—ou des fonctionnaires d'Environnement Canada, on ramène l'observation à ce niveau, qui accuse des lacunes sous certains aspects. Tôt ou tard, nous allons payer le prix de cette erreur au Canada, et nous risquons de le payer en vies humaines.

Le président: J'ajouterai à la remarque de M. Gouk, qui a dit que tout ce processus est animé par les bureaucrates, que nous avons après tout entendu les cinq intervenants aussi. Ce sont les cinq intervenants dans ce processus qui disent qu'ils peuvent le faire fonctionner dans le cadre d'une société sans but lucratif. S'ils disent qu'ils peuvent le faire fonctionner dans ces conditions, pourquoi votre organisation dit–elle qu'il faut absolument confier ce service à une société d'État?

M. Smith: Premièrement, nos membres ne savent pas très bien ce qu'est une société sans but lucratif. Ils ne comprennent pas ce que c'est. On ne leur a pas expliqué. . .

Le président: Vous êtes donc toujours disposés à reconnaître qu'une société sans but lucratif peut être une solution?

M. Smith: Comme on l'a dit la semaine dernière à Aylmer, à l'occasion de notre rencontre avec le comité consultatif commercial sur le SNA, nous nous adapterons. Si on décide d'opter pour une société à but lucratif, nous nous en accommoderons. Ce que nous disons, c'est que nos membres préfèreraient la solution que nous vous présentons, pour les raisons que nous avons données. Selon eux, ils auraient une plus grande sécurité d'emploi, il serait plus facile de maintenir leurs avantages sociaux, et ainsi de suite. Néanmoins, si c'est comme ça que ça doit se passer, j'imagine que c'est comme ça que ça se passera.

Deuxièmement, je me demande pourquoi personne n'est allé aussi loin dans un autre pays. Notre pays veut–il être le premier à aller si loin?

Quand j'étais à Londres pour assister à. . .

Le président: J'ai l'impression que c'est oui.

M. Smith: . . .une réunion de la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne, j'ai constaté que la CAA de Grande–Bretagne ne va pas être privatisée maintenant.

Mme Terrana (Vancouver–Est): Je voudrais savoir combien de régulateurs il y a. . .

M. Smith: Il y en a plus de 900.

Mme Terrana: Et ils sont répartis dans tout le pays.

M. Smith: D'un océan à l'autre, oui.

Mme Terrana: Par exemple, le problème dont on m'a fait part quand j'étais à Kamloops, qui est un petit aéroport, c'est que si le Ministère le donne à la municipalité, comme il comptait le faire, il y aura des difficultés, parce que le nombre de mouvements y est insuffisant. Quel serait votre rôle dans cette situation?

M. Smith: Nous fournissons des services de base aux aéroports régionaux et locaux, comme ceux de Gatineau et de Kingston. Normalement, quand les services sont fusionnés comme on le propose, le service peut être assuré avec un effectif réduit, de sorte qu'il est moins coûteux. En d'autres termes, il pourrait y avoir deux personnes affectées à un quart alors qu'autrement, il en faudrait peut–être quatre ou cinq. C'est moins cher de cette façon.

[*Text*]

The other thing is, as has been talked about before, that local communities might be able to top up the service. In other words, if the airport wasn't bringing in enough to cover the cost, they could top it up.

The other way to look at it, too, is nationally as a whole, under the illustrated user charges put out by Transport Canada. If the country was generating enough revenue to pay for the system as a whole, then that's what I think it should do. They should not say that this little airport doesn't make enough money, so they're going to pull the plug here.

• 1625

With regard to the aspect of air navigation systems, we have to say that the system has to pay for itself, globally. It may take all the over–flights paying a portion of the revenue generation stream that is there to provide services at smaller airports across the country, to ensure that we still have a level of safety and service that meets the needs of that airport.

Mrs. Terrana: Safety will still be in the hands of the government. It's one of the criteria. The government is responsible for that.

You are looking also at user fees. Do you intend to have user fees like we pay in Vancouver when we travel?

Mr. Smith: What the government has shown you in the illustrated user fee charges is that there are envisioned two types of fees: one for en route that will pick up all the over–flights, and one for terminal charge that will take care of. . .I think it's only one fee. I think it's landing or departure. I think it's for departure. It will pick up the aircraft that depart within Canada. Everyone will pay in some way, shape or form.

Another thing that has been talked about is an annual fee for the small recreational pilots. They might have to pay or something like that.

I think the single user fee system—or something like that—is what we have to invoke in Canada so that we don't start driving pilots away from certain airports. In other words, a small regional carrier might say they're not going into Toronto because they're going to pay this tremendous terminal fee or this huge en route fee. We have to make sure the fee structure is fair and adequate, and I think Transport has shown different methodologies of doing it. Again, it will be up to whoever the entity is to set the methodology they are going to use to collect, to levy the fees.

We have been told that the sleeping giant south of us, the United States, has indicated it will pay, but what it might do to us we don't know. We haven't been informed yet.

Mrs. Terrana: So you're advocating uniformity.

Mr. Smith: It's uniformity in fee structuring. In other words, let's not bill a pilot for an individual clearance or an individual contact, or so on and so forth. This is much like we do in the north Atlantic, where it's one fee and they can talk to us or get clearances as often as they want throughout their flight. It's a one–time fee.

[*Translation*]

Comme nous l'avons dit tout à l'heure, il est possible aussi que les autorités locales puissent payer une partie du coût du service. En d'autres termes, si l'aéroport n'est pas assez fréquenté pour convrir les frais, les au;torités pourraient compenser.

Il y a aussi une autre façon d'envisager la question, c'est–à–dire à l'échelle nationale, en imposant les frais d'utilisation proposés par Transports Canada. Si le pays générait assez de recettes pour payer l'ensemble du système, c'est ce qu'il devrait faire, à mon avis. On ne devrait pas dire qu'on va fermer un petit aéroport parce qu'il ne fait pas assez d'argent.

Sur cet aspect, nous devons dire que le système de navigation aérienne doit faire globalement ses frais. Il faudrait peut–être que, pour chaque survol du territoire, on paye une partie des recettes nécessaires pour assurer un niveau de sécurité et de services suffisants pour répondre aux besoins des petits aéroports du pays.

Mme Terrana: La sécurité continuera à relever du gouvernement. C'est l'un des critères. Le gouvernement en est responsable.

Vous envisagez aussi des frais d'utilisation. Avez–vous l'intention d'opter pour le genre de ceux que nous payons à Vancouver?

M. Smith: Le gouvernement vous a indiqué qu'il envisage en fait deux types de frais: un pour les services en route, applicables à tous les survols, et un autre pour les services d'aérogare, qui comprendra. . . je pense qu'il s'agit de frais d'atterrissage ou de départ. Ce sont des frais de départ, je pense. Ils seront perçus sur chaque aéronef partant d'un aéroport canadien. Tout le monde paiera, d'une façon ou d'une autre.

On a aussi parlé de frais annuels pour les pilotes qui volent pour le plaisir. Ils vont devoir payer quelque chose de ce genre.

Je pense qu'il faut avoir recours à un système de frais d'utilisation unique ou à quelque chose du genre au Canada pour éviter de chasser les pilotes de certains aéroports. En d'autres termes, il faudrait éviter que les petits transporteurs régionaux refusent d'assurer un service vers Toronto pour éviter de payer d'énormes frais d'aérogare ou d'énormes frais de services en route. Nous allons devoir nous assurer que les frais sont suffisants et équitables, et je pense que Transports Canada a présenté différentes méthodes à cet effet. Dans ce cas–là comme dans les autres, c'est à un organisme responsable qu'il reviendra d'établir la méthode de perception des frais.

On nous a dit que le géant américain qui dort au sud de notre frontière, a laissé entendre qu'il allait payer, mais nous ne savons pas ce qu'il pourrait nous faire. Nous n'en avons pas encore été informés.

Mme Terrana: Vous préconisez donc l'uniformité.

M. Smith: L'uniformité pour l'établissement des frais. En d'autres termes, ne facturons pas une autorisation ou un contact individuel à un pilote, et ainsi de suite. C'est un système très voisin de celui que nous utilisons dans l'Atlantique nord, où nous percevons des frais globaux et où les pilotes peuvent nous parler ou obtenir des autorisations aussi souvent qu'ils veulent pendant leur vol. Nous percevons des frais fixes par vol.

[*Texte*]

Mrs. Terrana: Did I hear correctly? You are for commercialization?

Mr. Smith: No, not for commercialization per se. We can do that now within Canada. We do charge fees for en route flight in the north Atlantic. There's no reason why we can't restructure the fee structure within government, within a crown corporation. It can all be done either way.

The Chairman: How do wages compare between a flight service specialist and an air traffic controller?

Mr. Wilson: It depends on what level you're talking about.

The Chairman: The top level, both leagues.

Mr. Wilson: Comparing to, let's say, the VFR regional airport, VFR control to an FSS, it is in the area of $10,000 difference.

The Chairman: FSS gets paid $10,000 less than—

Mr. Wilson: Less, yes.

Mr. Smith: There are different grade levels. Controllers in Toronto centre, Vancouver, Montreal are grade 5 controllers.

The Chairman: Let's say the top level, at both ends.

Mr. Smith: That's a top–level operational IFR controller. The most our people can be is a radio operator, level 3 operational. There's no comparison there. I think there is a $20,000 to $30,000 difference between the top of a 3 to the top of an air traffic controller level 5.

Mr. Wilson: As a comparison, in the States, using their GS classification system, or government services, you have the FSS—they're like this, and the controllers are like this. Depending on the complexity of the airport, a small FSS would be down here and a complex FSS there, and a small control tower here. You do get controllers at these facilities, from the low ones here, asking to transfer to the FSS. In other words, it's promotion for them. In Canada there is no place where a controller would get a promotion by becoming a FSS. It's the other way around.

Le président: Monsieur Guimond.

M. Guimond: *Mr. Chairman*, est–ce qu'il vous serait possible de faire parvenir à la greffière du Comité la lettre que vous avez envoyée à M. Whiteman?

Le président: Oui.

M. Guimond: Ensuite, monsieur le président, j'aurais une demande à formuler. Lorsque nos recherchistes vont planifier la partie ontarienne et québécoise de notre voyage dans le Canada, est–ce qu'il serait possible de prévoir une visite à la tour de contrôle de Dorval? On nous a dit que cette visite nous permettrait de mieux comprendre le système et nous permettrait de mieux prévoir le programme.

[*Traduction*]

Mme Terrana: Vous ai–je bien entendue? Vous êtes en faveur de la commercialisation?

M. Smith: Non, pas en faveur de la commercialisation en tant que telle. Nous pouvons déjà fonctionner de cette façon au Canada. Nous facturons déjà des frais pour les services en route offerts aux appareils qui volent dans l'Atlantique nord. Il n'y a rien qui nous empêche de restructurer nos tarifs sous le régime de l'administration fédérale ou d'une société d'État. C'est possible, d'une façon ou d'une autre.

Le président: Comment les traitements des spécialistes de l'information de vol et les contrôleurs de la circulation aérienne se comparent–ils?

M. Wilson: Tout dépend du niveau dont vous parlez.

Le président: Du niveau le plus élevé dans les deux cas.

M. Wilson: Disons que dans le cas d'un aéroport régional VFR, il y a une différence de l'ordre de 10 000$ entre un contrôleur VFR et un en FSS.

Le président: Le FSS touche 10 000$ de moins que. . .

M. Wilson: De moins, oui.

M. Smith: Il y a différents niveaux. Les contrôleurs du Centre de contrôle de Toronto, de Vancouver et de Montréal sont des contrôleurs 5.

Le président: Disons que je parle du niveau le plus élevé pour les deux groupes.

M. Smith: Vous parlez d'un contrôleur opérationnel IFR du niveau le plus élevé. Chez nous, l'échelon le plus élevé correspond à celui d'opérateur–radio au niveau opérationnel 3. La comparaison ne tient plus. Je pense qu'il y a un écart de 20 000$ à 30 000$ entre le maximum du traitement d'un FSS 3 et celui d'un contrôleur de la circulation aérienne 5 au maximum de l'échelle.

M. Wilson: En comparaison, aux États–Unis, avec le système de classification GS, c'est–à–dire Government Services, la situation des FSS et des contrôleurs est bien différente. En fonction de sa complexité, l'aéroport peut être doté d'une petite FSS ou d'une FSS complexe, et il peut aussi avoir une petite tour de contrôle. Dans les installations simples comme celles–ci, les contrôleurs demandent à être mutés pour devenir FSS. En d'autres termes, c'est une promotion pour eux. Au Canada, il est impossible pour un contrôleur d'obtenir une promotion en devenant FSS. C'est en passant de FSS à contrôleur qu'on a de l'avancement.

The Chairman: Mr. Guimond.

Mr. Guimond: Mr. Chairman, could you send the clerk a copy of your letter to Mr. Whiteman?

The Chairman: Yes.

Mr. Guimond: Then, Mr. Chairman, I would like to ask you something. When our researchers will set up the Ontario and Quebec leg of our trip across the country, would it be possible to schedule a visit to the Dorval control tower? We've been told that such a visit would allow us to understand the system better and to foresee the program better.

[*Text*] [*Translation*]

• 1630

J'aurais maintenant une troisième demande à formuler. Est–ce que vous pourriez établir, et ce serait simplement une simulation naturellement et le faire parvenir rapidement à la greffière du Comité, l'estimation des montants qui pourraient être économisés, en agissant comme vous le suggérez?

I would now have a third request to make. Could you determine—it would of course be only a simulation—how much money might be saved if your proposals were to be put into effect, and could you send your estimates to the Clerk quickly?

Je veux vous dire aussi que vous ne m'avez quand même pas convaincu au sujet de la sécurité. Je ne suis pas du tout convaincu que les FSS pourront assurer la sécurité au même niveau que les contrôleurs aériens. Mon commentaire, bien sûr, ne s'appuie sur rien de concret, et lorsqu'on est dans un avion, on ne sait pas qui contrôle l'espace aérien. On sait qu'il y a un pilote dans l'avion, mais on ne sait pas par qui on est contrôlé. Je ne veux cependant pas dire que les gens des FSS sont incompétents, et si c'est une question de salaire, je pense tout simplement que les contrôleurs aériens ont été plus agressifs lorsqu'ils ont négocié leurs salaires que les gens des FSS. En tout cas, je veux juste vous faire part de mon sentiment qu'au niveau de la sécurité, je suis certain que ce ne sera pas la même chose.

I also want to tell you that you still haven't convinced me about safety. I'm not at all convinced that FSS can ensure the same level of safety as air traffic controllers. Of course, I have no concrete evidence for that feeling, and, when you're aboard an aircraft, you don't know who controls the airspace. You know there is a pilot aboard, but you don't know who controls the flight. It doesn't mean that I think the FSS people are incompetent, and, on the salary issue, I simply feel that the air traffic controllers have been more aggressive than the FSS when they bargained for salary. In any event, I simply want to inform you that, on the safety issue, I'm sure it wouldn't be the same.

M. Wilson: Premièrement vous avez mentionné une visite de l'aéroport de Montréal. Ce n'est pas de la tour de contrôle de Dorval dont je parle, mais de la station d'informations de vol ou *mini flight information centre*, au quatrième étage..

Mr. Wilson: You mentioned first a visit at the Montreal airport. I'm not talking about the Dorval control tower, but about the flight services station or mini flight information centre, on the fourth flour.

M. Guimond: C'est ce que je demandais.

Mr. Guimond: This is what I was asking.

M. Wilson: Pour répondre aux autres commentaires que vous avez faits, nous avons déjà demandé à Transports Canada de comparer les coûts, et nous attendons la réponse. La réorganisation, donc laisser les FSS et transférer les contrôleurs, a déjà été faite dans six endroits.

Mr. Wilson: About your other comments, we already asked Transport Canada to compare the costs, and we are waiting for an answer. The restructuring, that is leaving the FSS were they are and transferring the controllers, has already been done in six locations.

Au sujet de votre commentaire sur la sécurité, vous dites que la sécurité est plus grande avec un contrôleur qu'avec un FSS. Laissez–moi vous dire que dans certains aéroports où vous avez atterri, il n'y avait peut–être pas de contrôleur, mais seulement des FSS et que la sécurité était quand même garantie. Si vous regardez les statistiques de Transports et du *Transportation Safety Board*, vous allez voir qu'il n'y a pas de différence. Le niveau de sécurité pour un passager dans un avion commercial est tout à fait satisfaisant. Personne ne sait s'il y a un contrôleur ou un FSS dans la tour de contrôle, parce qu'une tour est seulement un endroit dans lequel on travaille. Cela peut être un FSS et cela peut être un contrôleur.

About safety, you're saying that you're safer with a controller than with a FSS. Let me tell you that, in some of the airports where you've landed, there might not have been a controller, but only some FSS, and yet, your safety was ensured. If you look up Transport Canada and Transportation Safety Board statistics, you'll see that there is no difference. For passengers on board a commercial aircraft, their level of safety is fully satisfactory. Nobody knows whether the control tower is manned by a controller or a FSS, because the tower is only a workplace. It can be maned either by a FSS or by a controller.

M. Guimond: À Gaspé par exemple, ce sont des FSS?

Mr. Guimond: At Gaspé, for example they are FSS?

M. Wilson: À Gaspé ce sont les FSS. À Sydney, *Nova Scotia* ce sont des FSS, comme à Kingston, Gatineau. . .

Mr. Wilson: At Gaspé, they are FSS. In Sydney, Nova Scotia, they are FSS, and also in Kingston, Gatineau. . .

Mr. Gouk: In addition to being an air traffic controller I'm also a commercial pilot, and I can assure you that if I call up, I know whether I'm talking to a controller or a flight service operator.

M. Gouk: Outre que je suis contrôleur de la circulation aérienne, j'ai une qualification de pilote professionnel, et je puis vous assurer que, si je communique avec la tour de contrôle, je sais si je parle à un contrôleur ou à un spécialiste d'information de vol.

Mr. Wilson: I said a passenger wouldn't know.

M. Wilson: J'ai dit qu'un passager ne pourrait pas le savoir.

Mr. Gouk: No, a passenger wouldn't know. He wouldn't know if there was a tower there.

M. Gouk: Non, un passager ne pourrait pas le savoir. Il ne saurait pas s'il y a une tour à l'aéroport.

[*Texte*]

I have a couple of observations with regard to what you've said. Of this Group of Five, out of that five, two are actually employee groups, one is a general aviation private aircraft group, and basically less than half were actually made up of operators that are concerned with the commercial viability of the aspect. I say that just for the record.

One thing I'm concerned about, getting back to the concept of closing down towers and flight service, is this idea of weather, because I think it's probably one of the more critical things. From an air traffic control point of view, certainly it's the actual control of aircraft as opposed to providing them with the information to make their decisions on.

• 1635

But what's important for flight service is this loss of weather reporting. I recently talked to a weather technician, and there's a move now basically to close down all the atmospheric environment stations and go to superstations on that as well. There goes the last human link we have, if they shut the flight services down as well.

We talked about the lighthouses. People can't seem to realize the B.C. coast is a lot different from coasts in other parts of the world that they use for comparisons. Likewise, particularly with the north, it's very critical in the case of our weather reporting.

I know from talking to you and to Canadian Airlines, for one, they do not use a lot of airports that use automated weather information now, because it is not reliable enough. If they pull you out, that's exactly what they will go to in its place—an automated system that, as you said, can do certain things accurately but was never designed to do what they're trying to do with it. Once again, we're making a premature decision that a commercial entity such as the commercialized ANS may well not make, in many instances, given input from users. . .so we could forestall this.

So I go back to the concept of whether or not you're in favour of this process of trying to delay the decision on which towers and flight service stations are closed before the implementation of a commercialized service. Are you basically in favour of that, or do you see that as not a particularly important issue for you?

Mr. Wilson: We have stated to Transport that we agree some sites have to be rationalized. There's no longer any justification for maintaining either our services or control services, or both, at some sites. We can't disagree with that.

Mr. Gouk: But when we talk about the rationalization where there are both tower and flight service stations, can you give me a single instance where they're leaving the tower and closing the flight service station in this phase one?

[*Traduction*]

Ce que vous avez dit m'inspire deux remarques. Deux des cinq membres du Groupe des cinq des associations d'employés, un autre est un groupe de pilotes d'avions privées de l'aviation générale, et moins de la moitié, somme toute, sont des exploitants pour qui la viabilité commerciale de leur entreprise compte. Je le dis simplement pour que ce soit consigné au procès–verbal.

Pour revenir à l'idée de fermer des tours de contrôle et des stations d'information de vol, la question des prévisions météorologiques m'inquiète, parce que je pense que c'est probablement l'un des aspects les plus critiques. Du point de vue du contrôle de la circulation aérienne, il est certain que c'est du contrôle des aéronefs qu'il s'agit, plutôt que de leur fournir l'information nécessaire pour que le pilote prenne les décisions.

Toutefois, pour les services d'information de vol, ce qui importe, c'est la disparition du volet observation météorologique. J'ai récemment parlé à un technicien météo, et j'ai appris qu'on envisage maintenant de fermer toutes les stations de l'environnement atmosphérique pour passer à des superstations à ce niveau–là aussi. Ce serait le dernier maillon de la chaîne qui cèderait si le gouvernement décidait de fermer aussi les stations d'information de vol.

Nous avons parlé des phares. Les gens ne semblent pas pouvoir se rendre compte que la côte de la Colombie–Britannique est bien différente de celles des autres pays du monde auxquels ils la comparent. Et puis, surtout dans le nord, ce genre d'observation est très critique pour les comptes rendus météorologiques.

Après vous avoir parlé et avoir discuté avec les lignes Canadien international, pour ne citer que cette compagnie, je dois dire que cette compagnie–là n'utilise pas beaucoup d'aéroports où les services d'information météorologique sont automatisés, parce que cette information–là n'est tout simplement pas assez fiable. Si l'on vous retire des aéroports, c'est exactement ce qu'on va mettre en place, un système automatisé, qui, comme vous le dites, peut prendre certaines mesures avec précision, mais qui n'a jamais été conçu pour faire ce qu'on essaie de lui faire faire. Je le répète, nous prenons prématurément une décision qu'une entreprise commerciale comme le SNA commercialisé pourraient fort bien refuser de prendre, dans bien des cas, compte tenu des réactions des utilisateurs. . . nous pourrions donc éviter le problème.

Je reviens donc au point où je me demande si vous êtes favorable ou pas à l'idée d'essayer de retarder la décision de fermer les tours de contrôle et les stations d'information de vol avant la mise en place d'un service commercialisé. Êtes–vous fondamentalement en faveur de cette idée, ou estimez–vous que ce n'est pas particulièrement important pour vous?

M. Wilson: Nous avons déclaré à Transports Canada que nous reconnaissons qu'il faut rationaliser certaines stations. Il n'y a plus de raison de maintenir soit nos services, soit les services de contrôle de la circulation aérienne, soit les deux à la fois dans certains endroits. Nous ne pouvons pas contester ce raisonnement.

M. Gouk: Mais quand nous parlons de rationalisation dans les cas où il y a à la fois une tour de contrôle et une station d'information de vol, pouvez–vous nous donner un seul exemple où l'on ferme la tour de contrôle et la station au cours de la première phase du processus?

[*Text*]

Mr. Wilson: In theory—and this has not happened yet—every major airport, such as Montreal—

Mr. Gouk: I'm talking about phase one, because that's the only thing that falls in this nine–month overlap. Are there any?

Mr. Wilson: No.

Mr. Gouk: Then I would suggest it's very generous of you to agree they could close all the towers, because—

Mr. Wilson: No, I'm not saying only the towers. We have agreed with Transport that there are a lot of places FSS have been—we are currently there now—where we've been historically, when there was a heyday, such as Mattagami. I worked at Mattagami in the early 1970s, when La Grande wasn't open. It was busy. It was busier than some of the major airports in Canada, with only FSS. But now when they closed it, there were 17 days without an aircraft touching the runway. Some places outlive their value.

Schefferville is another example. Schefferville was a boomtown until Mr. Mulroney closed it down, I guess. Now there's almost no traffic there, except in the hunting season. So we've outlived our usefulness in some areas.

Mr. Gouk: I recognize, as I said, there are both towers and flight service stations that can be closed. But in phase one, where we talking about figures such as—

Mr. Wilson: Ron has the figures out there.

Mr. Gouk: Those are the ones I'm concerned with.

Mr. Smith: There are two in Ontario. They're closing North Bay flight service and Sudbury flight service station and retaining the tower. There are two in phase one in Ontario. Saskatoon in the central region—

Mr. Gouk: What's the implementation date of that closing in Saskatoon?

Mr. Smith: They're closing the flight service station in June 1996. That's what is marked here.

Mr. Gouk: You see, that's after the date.

Mr. Smith: —and November 30, 1995 for both Sudbury and North Bay.

Mr. Gouk: That date would fall into it, but Saskatoon wouldn't, then.

The only other thing I would like you to provide—through the clerk, if you wish; I personally would like to have it, and whoever else, by all means—is a list of specific objections you would have if it were to be the not–for–profit concept as opposed to the crown corporation, so we could examine these and see if any of them can be dealt with.

The fact that what is referred to as the Group of Five happened to be together on their submission dealing with this. . .there are others in favour of it too, but who may not see it in the exact same model as the Group of Five.

[*Translation*]

M. Wilson: En théorie—et ça ne s'est pas encore concrétisé—, tous les grands aéroports, comme celui de Montréal. . .

M. Gouk: Je parle de la première phase, parce que c'est la seule qui se situe dans cette période de chevauchement de 9 mois. Avez–vous un exemple à me donner?

M. Wilson: Non.

M. Gouk: Alors, je vous dirai que vous êtes très généreux de reconnaître qu'on pourrait fermer toutes les tours de contrôle, parce que. . .

M. Wilson: Non, je ne parle pas uniquement des tours de contrôle. Nous avons convenu avec Transports Canada que, dans bien des endroits, les FSS ont été utiles—nous le sommes encore aujourd'hui—, dans les beaux jours, comme à Mattagami. J'ai travaillé là au début des années soixante–dix, quand La Grande n'était pas encore ouvert. L'aéroport de Mattagami était très fréquenté. Il l'était plus que certains des grands aéroports du Canada, et le service était assuré uniquement par des FSS. Cela dit, quand on a fermé, il s'était passé 17 jours sans qu'un aéronef ne pose ses roues sur la piste. Certains aéroports ont perdu leur utilité.

Celui de Schefferville en est un autre exemple. Schefferville était une ville très prospère jusqu'à ce que M. Mulroney mette la clé dans la porte, j'imagine. Aujourd'hui, il n'y a presque plus de trafic là–bas, sauf pendant la saison de chasse. Nous avons perdu notre utilisé dans certains endroits.

M. Gouk: Je reconnais, comme je l'ai déjà dit, qu'il y a des tours de contrôle et des stations d'information de vol qui pourraient être fermées. Néanmoins, pendant la première phase, quand nous parlons de statistiques comme. . .

M. Wilson: Ron a les statistiques.

M. Gouk: Ce sont celles–là qui m'intéressent.

M. Smith: Il y a deux cas en Ontario. Transports Canada ferme les stations d'information de vol de North Bay et de Sudbury, en conservant la tour de contrôle. Il y a deux cas en Ontario pendant la première phase. Dans la Région du centre, il y a Saskatoon. . .

M. Gouk: Quelle est la date de la fermeture à Saskatoon?

M. Smith: La station d'information de vol sera fermée en juin 1996. C'est ce qui est écrit ici.

M. Gouk: Vous voyez, c'est après la date.

M. Smith: . . .et c'est le 30 novembre 1995 dans le cas de Sudbury et de North Bay.

M. Gouk: Cette date tombe dans la période de neuf mois, mais pas celle de la fermeture de Saskatoon.

L'autre chose que j'aimerais que vous nous fournissiez—par l'intermédiaire de la greffière, si vous voulez, car j'aimerais l'avoir personnellement et j'aimerais que les autres l'aient aussi—c'est une liste des suggestions que vous feriez si l'on devait opter pour une société sans but lucratif plutôt que pour une société d'État, afin que nous puissions étudier vos objections et voir si nous pourrions vous donner satisfaction, d'une façon ou d'une autre.

Le fait est que ce qu'on appelle le Groupe des cinq a présenté une proposition dans laquelle ses membres s'étaient entendus pour proposer cette solution–là. . . il y a d'autres parties qui y sont favorables aussi, mais qui ne l'envisagent peut–être pas exactement de la même façon que le Groupe des cinq.

[*Texte*] [*Traduction*]

• 1640

From our point of view, at this point it is whether it's not–for–profit or crown corporation, not whether it's not–for–profit in the image as presented by the Group of Five. Perhaps we can deal with some of your specific objections if we have a list of what they are.

Mr. Smith: We've had assurances from the Group of Five that they could maintain our benefits and some form of job security and so forth, but then that's again subject to bargaining with whoever this new entity might be. As I've said before to other people when doing the presentation, there has to be some form of job security going into this corporation; otherwise a lot of people will not want to go.

Mr. Wilson: One of our major concerns with the proposal from the Group of Five is the make–up of the board of directors. I don't know how aware you are of what they are proposing.

Mr. Gouk: Yes, I'm aware.

Mr. Wilson: ATAC gets four seats out of eleven. They represent the major commercial airlines. They have a specific interest, which is making money for the commercial airlines. The other four are CBAA, CATCA, CALPA, and COPA. Those eight people, according to their proposal, will name the CEO. The CEO fills the other three empty seats.

That whole board of directors of the air navigation system could end up being particularly controlled by the major commercial airlines in this country, and their interest lies between Victoria and perhaps Halifax—the commercial routes. They're not too worried about the people in Watson Lake, the people in Kamloops, the people in Frobisher or Iqaluit or Baker Lake or Churchill. If you're looking at letting this whole air navigation system get in the hands of people who are profit–oriented and are looking at profit for the groups they represent, such as the major airlines, that's where we see a major problem.

Although it's been alluded to by the DM, the ADM, and several others in Transport that this is not how they see the board of directors being made up, Transport has not come out with any paper to tell us what a not–for–profit will look like if it does happen. All we have is the proposal of the Group of Five, and it makes us nervous.

Mr. Gouk: As I say, that's exactly what it is—it's a proposal at this point. I've had talks with the operations group. They have some concerns because of factors similar to what you're saying, such as how it'll operate, setting out the criteria and also setting out standards and inspection. Standards would be part of that protection of the north.

Basically, the Group of Five that I've talked to, as well as the department, have suggested that standards and inspections remain under the control of the government, separate in its entirety from that not–for–profit concept, if it were to come into

De notre point de vue, il faut savoir maintenant si c'est une société d'État ou une société sans but lucratif, pas si c'est une société sans but lucratif dans la description présentée par le Groupe des cinq. Nous pourrions discuter de chacune de vos objections si nous en avions une liste.

M. Smith: Les membres du Groupe des cinq nous ont assuré qu'ils pourraient maintenir nos avantages sociaux et une certaine sécurité d'emploi, etc., mais cela dépendra encore de ce qui pourra être négocié avec le nouveau groupe. Comme je l'ai dit tout à l'heure à d'autres personnes dans mon exposé, il faut que cette société offre une forme de sécurité d'emploi car autrement beaucoup de gens refuseront d'y aller.

M. Wilson: L'une de nos principales objections à la proposition du Groupe des cinq concerne la composition du conseil d'administration. Je ne sais pas si vous savez ce qui est proposé.

M. Gouk: Oui, je le sais.

M. Wilson: L'ATAC a quatre sièges sur onze. C'est l'association qui représente les grandes compagnies aériennes commerciales. Ses intérêts sont clairs, faire gagner de l'argent aux compagnies commerciales. Les quatre autres sièges seront occupés par les représentants de la CBAA, de l'ACCTA, de la CALPA et de la COPA. D'après la proposition, ce sont ces huit personnes qui nommeront le directeur général et c'est celui–ci qui choisira les trois membres restant.

Tout ce conseil d'administration du système de navigation aérienne pourrait finir par être contrôlé par les grandes compagnies commerciales du pays dont les intérêts se situent entre Victoria et peut–être Halifax—c'est–à–dire les lignes commerciales. Ces compagnies ne s'inquiètent guère du sort des habitants de Watson Lake, de Kamloops, de Frobisher, d'Iqaluit, de Baker Lake ou de Churchill. On semble envisager de laisser la totalité du système de navigation aérienne entre les mains de personnes qui ne songent qu'aux profits et en particulier à ceux des groupes qu'elles représentent, comme les grandes compagnies aériennes, et c'est là que nous ne sommes pas d'accord.

Bien que le sous–ministre, le sous–ministre adjoint et plusieurs autres personnes au ministère des Transports dit aient que le conseil d'administration ne serait pas, d'après elles, constitué de cette façon le Ministère n'a publié aucun document pour nous expliquer ce à quoi pourrait ressembler la société sans but lucratif, si elle était mise sur pied. Tout ce que nous avons, c'est la proposition du Groupe des cinq, et elle nous inquiète beaucoup.

M. Gouk: C'est ce que j'ai dit, c'est exactement cela—ce n'est qu'une proposition, pour l'instant. J'en ai parlé avec des membres du groupe des opérations qui ont un peu les mêmes réserves que vous, par exemple sur le fonctionnement, la définition des critères et aussi les normes et l'inspection. Il y aurait des normes pour assurer la protection du Nord.

D'après les membres du Groupe des cinq avec qui j'en ai parlé et les représentants du ministère, le gouvernement continuerait à contrôler les normes et les inspections, tout à fait indépendamment de ce regroupement sans but lucratif qui

[*Text*]

being. The standards and the inspections of those standards would be done by the government. That would be maintained, and they would then have to comply with that. It would be up to them to determine how they were going to comply with it, but they would nonetheless have to comply with it.

Mr. Wilson: I understand that some regulatory aspects will remain with the government, but they are planning to do much the same as they do now with Air Canada and Canadian, which is allowing self–regulation, and doing an audit of that self–regulation. They've delegated a lot of their powers to the airlines to self–regulate, and they maintain a global auditing of it. Although they have indicated that a lot of the regulatory would remain within government, the government still has that option of delegating that power or authority to whatever entity is created.

Mr. Gouk: That's why it's important that your objections are known and made available to us. My discussions with the government and my most recent discussions with members of this Group of Five are that they agree with the concept of having the standards and inspections solely a part of a small government entity. It may well be that people who have objected to that aspect have made those objections known, and this is a response to it. Perhaps we can do some good looking at your other concerns and seeing if we can address them.

Mr. Wilson: One of the others, which we haven't necessarily mentioned in here but it has been mentioned, is that under the Group of Five proposal, taxpayers are expected to subsidize those places that aren't commercially viable or revenue–generating. If you want to maintain services in Yellowknife and Whitehorse and Frobisher and Baker Lake and that—

Mr. Gouk: Let me clear that one point up, as it's been raised. I was just going to get cut off from the chair. I wanted to make sure I could respond to that.

• 1645

Right now, as you've pointed out yourself, there's about a $200 million deficit. It is going to be up to the new entity, whatever it is, to deal with the deficit and make it work. There's enough there in potential over–flight charges to deal with that, as well as some additional downsizing.

The government is going to get the leases from these various airports. I realize it's a separate aspect, but this is money that is still coming in. It is going to use that to offset services in some of the northern airports, because the northern airports, the remote airports, will be a separate package.

The other thing that has not been dealt with yet is the $150 million and some odd in aviation fuel taxes that are levied. It's rationalized right now that this is how general aviation pays its share, and the reality is that they will then make a payment directly into this entity and that will be additional revenues coming in.

In terms of it being the taxpayer who's paying it, there's still more than enough money to deal with all these other remote sites through revenues the government will be paying while giving up the deficit.

[*Translation*]

pourrait être créé. C'est le gouvernement qui établirait les normes et assurerait les inspections appropriées. Cela resterait et il faudrait respecter ces critères. Ce sera à chacun de déterminer de quelle façon les normes seront appliquées, mais il sera obligatoire de les respecter.

M. Wilson: Je sais que le gouvernement conservera certains pouvoirs réglementaires, mais on envisage de faire un peu la même chose que ce qui existe actuellement avec Air Canada et Canadien, c'est–à–dire d'autoriser l'autoréglementation et de contrôler ensuite l'application de cette autoréglementation. Le gouvernement a délégué une grande partie de ses pouvoirs aux compagnies aériennes pour qu'elles assurent leur propre réglementation, et il effectue une vérification d'ensemble par la suite. Une grande partie des pouvoirs de réglementation demeureraient entre les mains du gouvernement, a–t–on dit, mais il reste que celui–ci a toujours l'option de déléguer ses pouvoirs à l'entité qui sera créée, quelle qu'elle soit.

M. Gouk: C'est pourquoi il est important de faire connaître vos objections et de nous les communiquer. D'après les entretiens que j'ai pu avoir avec les membres du gouvernement et mes dernières rencontres avec les membres de ce Groupe des cinq, chacun accepte le principe des normes et des inspections qui relèverait uniquement d'une petite entité gouvernementale. C'est peut–être une réponse aux objections qui auraient pu formulées à ce sujet. Nous pourrions peut–être examiner plus attentivement vos autres réserves pour tenter d'y répondre.

M. Wilson: Il y en a une autre, que nous n'avons pas vraiment présentée ici mais qui a été mentionnée, au sujet du fait que, selon la proposition du Groupe des cinq, les contribuables sont censés subventionner les localités qui ne sont pas commercialement viables ou rentables. Si l'on veut maintenir les services à Yellowknife et Whitehorse et Frobisher et Baker Lake et. . .

M. Gouk: J'aimerais éclaircir cette question puisqu'elle a été soulevée. J'allais être interrompu par le président, mais je voudrais pouvoir répondre à cela.

Actuellement, comme vous l'avez dit vous–mêmes, le déficit est d'environ 200 millions de dollars. Ce sera à la nouvelle société, quelle qu'elle soit, de s'attaquer au déficit et de trouver une solution. Les droits de survol présentent assez de potentiel pour remédier au problème, sans compter quelques compressions supplémentaires.

Le gouvernement va louer ses différents aéroports. Je sais que c'est autre chose, mais c'est néanmoins de l'argent qui rentre. Il pourra l'utiliser pour compenser le coût des services des aéroports dans le Nord, parce que ceux–ci, les aéroports éloignés, formeront un groupe à part.

Par ailleurs, on n'a pas encore discuté des 150 millions et quelques de dollars perçus sous la forme de taxes sur le carburant aviation. On considère actuellement que c'est ainsi que l'aviation générale paie sa part et, dorénavant, le paiement sera fait directement à cette entité, de sorte qu'il y aura là encore des recettes supplémentaires.

Vous dites que ce sont les contribuables qui devront subventionner les aéroports éloignés, mais il reste largement assez d'argent pour le faire avec les revenus venant du gouvernement.

[*Texte*]

Mr. Smith: You're saying that they've indicated that the ANS corporation will get revenues from the aviation fuel tax?

Mr. Gouk: No. I'm saying the government is still getting that, so if the government is then paying for these remote services where they're not viable, that is still coming out of aviation–produced revenues as opposed to general taxation. I just wanted to clarify that.

The Chairman: Mr. Smith and Mr. Wilson, we thank you for your brief. It's good to see how sometimes each one of us has a specialty, and in this particular case Mr. Gouk led the way and had some very thorough questions, given his background and experience.

Gentlemen, we thank you very much.

Members, please hold the fort. The meeting is adjourned.

[*Proceedings continue in camera*]

[*Traduction*]

M. Smith: Vous dites que, selon eux, les recettes de la taxe sur le carburant aviation iront à la société SNA?

M. Gouk: Non. Elles iront toujours au gouvernement de telle sorte que celui–ci payera les services éloignés qui ne sont pas rentables, l'argent viendra toujours des recettes de l'aviation et non des impôts publics. Je tenais à le préciser.

Le président: Monsieur Smith et monsieur Wilson, nous vous remercions de votre mémoire. Il est bon de voir que chacun d'entre nous a sa spécialité et, dans ce cas–ci, M. Gouk a ouvert la voie et a posé quelques questions très bien senties, étant donné ses connaissances et son expérience antérieures.

Messieurs, merci beaucoup.

Je demanderais aux membres du Comité de tenir le fort. La séance est levée.

[*Les délibérations se poursuivent à huis clos*]

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid Port payé
Lettermail Poste–lettre
8801320
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Association of Professional Radio Operators:

Gary Wilson, President;

Ron Smith, Chairperson, Flight Service Safety Planning Committee.

TÉMOINS

De l'Association canadienne des professionnels de l'exploitation radio:

Gary Wilson, président;

Ron Smith, président, Comité de planification de la sécurité du service de vol.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

CA1
XC27
-T82

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 17

Wednesday, November 16, 1994

Chairperson: Stan Keyes

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 17

Le mercredi 16 novembre 1994

Président: Stan Keyes

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès–verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of the National Airports Policy, bilateral air negotiations, and the commercialization of the air navigation system

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude de la politique nationale des aéroports, des négociations bilatérales et de la commercialisation du système de navigation aérienne

---

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

University of Toronto

First Session of the Thirty–fifth Parliament, 1994

Première session de la trente–cinquième législature, 1994

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice–Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Charles Hubbard
Daphne Jennings
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Jake Hoeppner
Elsie Wayne—(8)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice–présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Charles Hubbard
Daphne Jennings
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Jake Hoeppner
Elsie Wayne—(8)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, NOVEMBER 16, 1994
(24)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, in Room 701, La Promenade, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Daphne Jennings, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne, and Paul Mercier.

Acting Members present: Jerry Pickard for Joe Fontana; Paul Szabo for Anna Terrana.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Ottawa International Airport Planning Company: David Gavsie, Chairman; Louis Bertrand, Lawyer, Beaudry, Bertrand; Graham Bird, Graham Bird & Associates—Perez Group; and Stephen Markey, Vice–Chairman, Executive Consultants Limited.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed consideration of the National Airports Policy, bilateral air negotiations, and the commercialization of the air navigation system. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated October 4, 1994, Issue No. 11.*)

David Gavsie made an opening statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 4:35 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage

Clerk of the Committee

PROCÈS–VERBAL

LE MERCREDI 16 NOVEMBRE 1994
(24)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 35, dans la salle 701 de l'immeuble La Promenade, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Daphne Jennings, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne, Paul Mercier.

Membres suppléants présents: Jerry Pickard remplace Joe Fontana; Paul Szabo remplace Anna Terrana.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De la Société de planification de l'Aéroport international d'Ottawa: David Gavsie, président; Louis Bertrand, avocat, Beaudry, Bertrand; Graham Bird, Graham Bird & Associates—Perez Group; Stephen Markey, vice–président, Executive Consultants Limited.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité poursuit son étude sur la politique nationale des aéroports, les négociations bilatérales et la commercialisation du système de navigation aérienne (*voir les Procès–verbaux et témoignages du 4 octobre 1994, fascicule nº 11*).

David Gavsie fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 16 h 35, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité

Ellen Savage

[*Text*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Wednesday, November 16, 1994

• 1535

The Chairman: Good afternoon, colleagues. Pursuant to Standing Order 108(2), we are considering the national airports policy, bilateral air negotiations, and the commercialization of the air navigation system. Today we'll be hearing a witness from the Ottawa International Airport Authority Planning Company.

David Gavsie, chairman, welcome to our committee. David, would you be so kind as to introduce your fellow witnesses.

Mr. David Gavsie (Chairman, Ottawa International Airport Authority Planning Company): Mr. Chairman and members of the committee, I thank you for those kind words of introduction. We are indeed pleased at the invitation to appear before your committee today. As you've mentioned, Mr. Chairman, I do have several of my colleagues with me who together complete the executive of the Ottawa International Airport Authority Planning Company, a group that, as I will point out shortly, is representative of all communities in the national capital region.

With me is Stephen Markey. Steve is a former chair of the Ottawa–Carleton Economic Development Corporation and is active in many community groups dedicated to maintaining and improving the quality of life in this region.

Also with me is Graham Bird. Graham is a successful businessman with one of the capital region's most innovative companies, a former municipal councillor in Ottawa, and a lifelong supporter of this community. Mr. Bird will be chairman of the Ottawa–Carleton Board of Trade next year.

With me too is Mr. Louis Bertrand, who is a lawyer and a named partner in the firm of Beaudry and Bertrand, a prominent law firm in Hull. Louis is extensively involved in community life in the Outaouais.

For my part, I am managing partner of the Ottawa office of Ogilvy Renault, and this year I am the chairman of the Ottawa–Carleton Board of Trade.

Mr. Chairman, we tabled a complete list of the members of our planning company with the clerk just before the meeting. We've also made available, Mr. Chairman, a text of our presentation and comments for the use of the translators. Additional copies have been tabled also with the clerk.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Gavsie: We have been in existence as a community–based group since June 1992 and hope eventually to complete negotiations with Transport Canada that will lead to the turning over of the operations, management and development of the Ottawa Macdonald–Cartier International Airport to the airport authority sometime later in 1995.

[*Translation*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le mercredi 16 novembre 1994

Le président: Bonjour chers collègues. Conformément à l'article 108(2) du Règlement, nous étudions la politique nationale des aéroports, les négociations bilatérales et la commercialisation du système de navigation aérienne. Le témoin que nous entendrons aujourd'hui représente l'*Ottawa International Airport Authority Planning Company* (Société de planification de l'aéroport international d'Ottawa).

Nous souhaitons donc la bienvenue à son président, M. David Gavsie. David, auriez–vous l'obligeance de nous présenter les gens qui vous accompagnent?

M. David Gavsie (président, *Ottawa International Airport Authority Planning Company*): Monsieur le président, membres du comité, merci. Nous sommes effectivement ravis d'avoir été invités à comparaître devant votre comité aujourd'hui. Comme vous l'avez mentionné, monsieur le président, je suis venu avec plusieurs collègues qui forment avec moi le comité exécutif de l'*Ottawa International Airport Authority Planning Company* groupe qui, comme je vous l'expliquerai dans quelques instants, représente toutes les collectivités de la région de la capitale nationale.

Je suis accompagné de Steven Markey. Steve est un ancien président de la Société de développement économique d'Ottawa–Carleton et il déploie une grande activité au sein de nombre de groupes communautaires désireux de maintenir et d'améliorer la qualité de la vie dans notre région.

Je suis accompagné également de Graham Bird. Graham est un homme d'affaires qui dirige une des entreprise les plus novatrices de la région de la capitale nationale. C'est un ancien conseiller municipal d'Ottawa ayant toujours apporté son appui à cette collectivité. M. Bird sera président de la Chambre de commerce d'Ottawa–Carleton l'année prochaine.

J'ai également avec moi M. Louis Bertrand qui est avocat et associé dans le Cabinet Beaudry Bertrand, cabinet d'avocats bien connu à Hull. Louis participe activement à la vie communautaire de l'Outaouais.

Pour ma part, je suis associé directeur général du bureau d'Ottawa d'Ogilvy Renault, et, cette année, je suis le président de la Chambre de commerce d'Ottawa–Carleton.

Monsieur le président, juste avant le début de la séance, nous avons remis à la greffière une liste complète des membres de notre société de planification. Nous avons en outre remis aux interprètes le texte de notre exposé et de nos remarques liminaires. Nous en avons également remis des exemplaires supplémentaires à la greffière.

Le président: Merci beaucoup.

M. Gavsie: Notre groupe a été créé un juin 1992, et nous espérons terminer nos négociations avec Transport Canada afin de confier la responsabilité de l'exploitation, de la gestion et du développement de l'aéroport international Macdonald–Cartier d'Ottawa à l'administration aéroportuaire, vers la fin de 1995.

[*Texte*]

We endorse the national airport policy presented by the transport minister, the Hon. Douglas Young, in July 1994. You should also be aware that our planning company has received the full public endorsement of regional governments in both Ottawa–Carleton and the Outaouais region and, as well, the municipal councils of the cities of Ottawa, Nepean and Gloucester in Ontario, and Hull, Gatineau and Aylmer in Quebec. We also have a wide range of support from community organizations in the national capital region, including the Ottawa–Carleton Board of Trade, the Ottawa–Carleton Development Corporation and the Outaouais Chamber of Commerce and others. We are truly a national capital region project spanning both sides of the Ottawa River in Ontario and Quebec, because we believe in the true strength of the partnership between private and public sectors.

Mr. Chairman, we think there are two essential justifications for a Canadian airport authority in this region. First, the airport authority will be more responsive to the needs of the communities in the national capital region. Secondly, the airport authority will be a major tool for economic development in the national capital region.

As an example of the first, I can cite the reaction to the announcement as part of the February 1994 federal budget that Canadian Forces Base Ottawa, at the airport, will be closed.

We made a number of suggestions, including the following:

(1) possible use of one or more of the five hangars bordering the airport runways as terminals for either transborder or commuter flights or both;

(2) development of a high–tech showcase centre and conference or convention centre, utilizing one or more of the hangars;

(3) negotiating with an international courier or cargo operator to use one or more of the hangars as a distribution centre; and

(4) making a permanent home out of one or more of the hangars for an international trade show coupled with a hotel and conference facility.

There are a number of other possibilities as well. We don't have a patent on ideas.

A further example of needs are U.S. pre–clearance facilities for both customs and immigration at the Ottawa Macdonald–Cartier International Airport. At the moment, as a lot of you will know, if a passenger is going from Ottawa to the United States, for example Washington, he or she can go direct. However, the passenger must deplane at the destination flight and then proceed through U.S. immigration and customs. Quite often the passenger is going on to a further destination, but in order to clear U.S. customs and immigration the passenger has to pick up all of his or her hand luggage or briefcase, clothing, etc., that they have taken onto the plane in order to clear the facility at the point of destination.

[*Traduction*]

Nous appuyons la politique nationale des aéroports présentée par le ministre des Transports, l'honorable Douglas Young, en juillet 1994. Vous devriez de plus savoir que notre société de planification a reçu l'appui sans réserve des gouvernements régionaux tant dans la région d'Ottawa–Carleton que dans l'Outaouais ainsi que celui des conseils municipaux des villes d'Ottawa, de Nepean et de Gloucester, en Ontario, et des villes de Hull, de Gatineau et d'Aylmer, au Québec. Nous avons également l'appui de nombreux organismes communautaires de la région de la capitale nationale, notamment celui de la Chambre de commerce d'Ottawa–Carleton, de la Société de développement d'Ottawa–Carleton, de la Chambre de commerce de l'Outaouais et d'autres encore. Il s'agit vraiment d'un projet de la région de la capitale nationale qui s'étend des deux côtés de la rivière, tant en Ontario qu'au Québec, car nous avons foi dans le partenariat entre les secteurs privé et public.

Monsieur le président, il y a, à notre avis, deux grandes raisons qui justifient une administration aéroportuaire canadienne dans cette région. Tout d'abord, l'administration aéroportuaire répondra davantage aux besoins des collectivités de la région de la capitale nationale. En deuxième lieu, l'administration aéroportuaire tiendra un rôle prépondérant dans le développement économique de la région de la capitale nationale.

• 1540

Pour illustrer la façon dont on pourrait mieux répondre aux besoins de la collectivité, je peux vous dire comment nous avons réagi à l'annonce, lors du budget fédéral, en février dernier, de la fermeture de la base des forces armées canadiennes à l'aéroport d'Ottawa.

Nous avons fait certaines suggestions, notamment:

(1) l'utilisation d'au moins un des cinq hangars qui se trouvent près des pistes de l'aéroport comme aérogare soit pour les vols transfrontaliers ou les avions de 3e niveau ou les deux;

(2) l'utilisation d'au moins un des ces hangars pour développer un centre d'exposition de haute technologie et un centre de conférences;

(3) des négociations avec un service international de messagerie ou de cargo en vue d'utiliser au moins un des hangars comme centre de distribution; et

(4) utiliser au moins un des hangars pour accueillir de façon permanente une foire commerciale internationale avec hôtel et centre de conférences;

Il existe un certain nombre d'autres possibilités également. Nous ne détenons pas de brevet sur les idées.

Nous aurions aussi besoin d'un poste de dédouanement américain préalable pour les douanes et l'immigration à l'aéroport international Macdonald–Cartier d'Ottawa. En ce moment, comme bon nombre d'entre vous le savent si un passager part d'Ottawa pour aller aux États–Unis, par exemple à Washington, il peut s'y rendre directement. Cependant, ce passager doit débarquer lorsque le vol arrive à destination pour passer à la douane et à l'immigration américaine. Très souvent, le passager continue vers une autre destination, mais, pour passer à la douane et à l'immigration américaine, il doit reprendre tous ses bagages à main, ou sa mallette, ses vêtements, etc. pour passer à la douane une fois arrivé à destination.

[*Text*]

To avoid that problem and to go through U.S. clearance facilities in Canada, an Ottawa passenger also has a choice of proceeding to Montreal or Toronto first and using U.S. pre–clearance facilities at those airports before going on to their ultimate destination in the United States.

The national capital region is the fourth largest market for Canadian carriers, serving approximately 1.4 million residents in the catchment area. It's large.

I notice today in the newspaper an article purporting to discuss the transport minister's remarks at the Air Transport Association convention in Toronto on Monday, where in talking about service that has to be given to the Canadian public the transport minister is attributed to have said that in the future Canada will take a more open approach designed to provide service to the travelling public. That, I would suggest to you, Mr. Chairman and members of the committee, is the name of the game.

Now for our second point, economic development. The national capital region is emerging as a major centre on the information highway in all sectors, including specifically life sciences, telecommunications, biotechnology and others. Bearing in mind that the market for goods and services being developed in the national capital region is in the United States, Central and South America and the Asia–Pacific Rim, flights to and from destinations in those areas of the world will become absolutely essential, and I don't think that's any different for any other regions of the country.

Recently the federal government announced an initiative in the tourist industry. That is another extremely important industry in this particular region. When business people are in the national capital region they see how beautiful it is and they see the tourist attractions we have to offer. Mr. Chairman, if they want to come back, they discover in many cases that they cannot get here from there. For tourism and convention purposes, the national capital region needs better routes, period.

With regard to development at the airport itself, the airport authority will work with the private sector to have a covered parking garage at the airport, increase cargo and processing facilities, and even develop a hotel with meeting–room facilities, none of which is there now. As well, there will have to be within the near future an expansion to the existing terminal simply to accommodate the increased number of flights to and from U.S. destinations that carriers such as Air Canada have applied for.

• 1545

Mr. Chairman, we have followed your committee hearings on this important issue quite closely and we know it is vital. We understand, for example, that there are valid concerns over emergency services at the airport. I would like to assure you, Mr. Chairman, and your colleagues that our support for Mr. Young and this new policy includes a full awareness of the absolute essential needs for EMS standards of the highest order.

[*Translation*]

Pour éviter ce problème et passer à la douane américaine au Canada, un passager d'Ottawa a la possibilité de se rendre d'abord à Montréal ou à Ottawa et d'utiliser les postes de dédouanement préalables pour les douanes et l'immigration américaine de ces aéroports, avant de se rendre à sa destination finale aux États–Unis.

La région de la capitale nationale est le quatrième marché en importance pour les transporteurs canadiens et dessert environ 1,4 million de résidents dans sa zone de rayonnement. C'est important.

Je remarque aujourd'hui dans le journal un article au sujet des observations du ministre des Transports lors du congrès de l'Association des transports aériens qui a eu lieu lundi à Toronto. Au sujet du service qui doit être offert à la population canadienne, le ministre des Transports aurait dit, qu'à l'avenir, le Canada accorderait un soin particulier aux services offerts aux voyageurs. Monsieur le président, membres du comité, je vous dirais que c'est vraiment ce qui compte.

En ce qui concerne notre deuxième point, soit le développement économique, la région de la capitale nationale est en train de devenir un centre de première importance dans tous les secteurs de l'autoroute de l'information, notamment dans le secteur des sciences de la vie, des télécommunications, de la biotechnologie et d'autres secteurs. Sans oublier que le marché pour les produits et services développés dans la région de la capitale nationale se trouve aux États–Unis, en Amérique centrale et en Amérique du Sud, ainsi que dans la région de l'Asie pacifique. Du coup, les vols en provenance ou à destination de ces régions du monde deviendront absolument essentiels, et je ne pense pas que ce soit différent pour ce qui est des autres régions du Canada.

Récemment, le gouvernement fédéral a annoncé la mise en oeuvre d'un projet dans le secteur du tourisme. Il s'agit d'un autre secteur extrêmement important de notre région. Les gens d'affaires de passage dans la région de la capitale nationale trouvent la région belle et regorgeant d'attraits. Monsieur le président, lorsqu'ils veulent revenir, ils s'aperçoivent dans bien des cas que ce n'est pas chose aisée. La région de la capitale nationale doit être desservie par de meilleures liaisons aériennes pour le tourisme et les congrès.

En ce qui a trait au développement de l'aéroport, l'administration aéroportuaire travaillera avec le secteur privé pour obtenir un stationnement intérieur à l'aéroport, augmenter les installations de traitement et cargo et même construire un aéroport avec des salles de réunions. On n'a rien de tout cela à l'heure actuelle. En outre, il faudra très prochainement agrandir les aérogares actuelles, ne serait–ce que pour faire face au nombre croissant de vols en provenance ou à destination des États–Unis, puisque des transporteurs comme Air Canada ont fait une demande pour obtenir ces lignes.

Monsieur le président, nous avons suivi de très près les audiences de votre comité sur cette importante question et nous savons que c'est une question vitale. Nous comprenons, par exemple, qu'on s'intéresse de très près aux services d'urgence de l'aéroport. Monsieur le président, je tiens à vous assurer, vous et vos collègues, que c'est en pleine connaissance du besoin essentiel d'établir les meilleures normes de service d'urgence que nous accordons notre appui à M. Young et à cette nouvelle politique.

[*Texte*]

A community–based group such as ours will proceed only with appropriate protection in place. I hope these thoughts, brief as they may be, have given you some sense of why we are so convinced of the national airport's policy and an airport authority as it pertains to the Ottawa Macdonald–Cartier International Airport.

I would like to close my opening remarks, Mr. Chairman, by saying that I do believe the new national airport's policy will have a profound impact on commercial aviation. At the same time, we have to tell you that we think it will be a profoundly positive impact.

Airports are a vital part of our community. We believe Mr. Young's visionary new policy will enable us to link these facilities on both sides of the river and improve the quality of life for all of us in this national capital region.

We would be happy to take your questions, and we are grateful for the chance to appear before you today.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Gavsie, for your remarks.

I think we'll begin with our questions. Gentlemen, ladies, there are opportunities to ask fellow witnesses. You have their appropriate areas of expertise on their presentations, so you might want to ask them as well.

Mr. Guimond.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Thank you, Mr. Chairman.

Bonjour messieurs. Je me demande si la greffière pourrait nous remettre la liste des membres de votre compagnie pour que je voie s'il y aurait des questions concernant cette liste.

Est–ce que vous avez les résultats financiers de l'Aéroport d'Ottawa? Quels sont les résultats de 1993 et est–ce qu'il y a eu un déficit?

Mr. Gavsie: May I respond, Mr. Chairman?

Mr. Guimond: The question is not clear to you?

Mr. Gavsie: Please understand that our group is just coming into existence, to then receive the figures from Transport Canada to negotiate a 60–year lease of the airport, so that we personally have no figures.

However, in the national airports policy booklet, which I do not have a copy of, unfortunately, there was a page devoted to the Ottawa Macdonald–Cartier International Airport and there were some figures, which I hasten to add are those of Transport Canada. There were some figures mentioned, revenues and costs and capital expenditures, but I'm sorry, I don't have those with me.

M. Guimond: Vous n'avez pas les chiffres de 1993, ni ceux de 1994? Si je vous demande ça, c'est en réaction à votre dernière phrase qui dit, et je vous cite:

> I would like to assure you, Mr. Chairman, and your colleagues that our support for Mr. Young and this new policy includes a full awareness of the absolutely essential need for EMS standards of the highest order.

[*Traduction*]

Un groupe communautaire comme le nôtre n'ira de l'avant que si la protection appropriée est en place. J'espère que ces remarques, même si elles sont très brèves, vous ont fait comprendre pourquoi nous sommes si convaincus de la nécessité de cette politique nationale des aéroports et d'une administration aéroportuaire en ce qui concerne l'Aéroport international Macdonald–Cartier d'Ottawa.

En terminant, monsieur le président, permettez–moi de dire que crois que cette nouvelle politique nationale des aéroports produira un effet sur l'aviation commerciale et que cet effet sera très positif.

Les aéroports sont une partie vitale de notre collectivité. Nous croyons que la nouvelle politique visionnaire de M. Young nous permettra de raccorder ces installations des deux côtés de la rivière et d'améliorer la qualité de la vie pour nous tous dans la région de la capitale nationale.

C'est avec plaisir que nous répondrons à vos questions, et nous vous remercions de nous avoir donné l'occasion de comparaître devant votre comité aujourd'hui.

Le président: Monsieur Gavsie, je vous remercie de vos observations.

Je pense que nous allons passer aux questions. Mesdames et messieurs, vous pouvez poser des questions aux autres témoins. Vous connaissez leur domaine de compétence, alors vous voudrez peut–être également leur poser des questions.

Monsieur Guimond.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Merci, monsieur le président.

Good afternoon gentlemen. I wonder if the clerk could give us a list of the members of your company so that I can see if I have questions about this list.

Do you have the financial results of the Ottawa Airport? What are the results for 1993 and was there a deficit?

M. Gavsie: Puis–je répondre, monsieur le président?

M. Guimond: La question n'est pas claire pour vous?

M. Gavsie: Comprenez que notre groupe vient tout juste d'être créé et qu'il attend que Transports Canada lui fournisse des chiffres en vue de négocier un bail de 60 ans pour l'aéroport. Nous n'avons donc aucun chiffre en ce moment.

Cependant, dans le livret sur la politique nationale des aéroports, dont je n'ai pas d'exemplaires ici, malheureusement, toute une page était consacrée à l'Aéroport international Macdonald–Cartier d'Ottawa et certains chiffres y figuraient. Je m'empresse tout de suite d'ajouter que ce sont des chiffres de Transports Canada. Ledit livret mentionnait certains chiffres, des recettes et des coûts et des dépenses en capital, mais je suis désolé, je ne les ai pas ici avec moi.

Mr. Guimond: You don't have the figures for 1993 nor those for 1994? If I'm asking you this question, it is in reaction to your last sentence and I quote:

> Monsieur le président, permettez–moi de vous assurer, vous et vos collègues, que c'est en pleine connaissance de la nécessité absolue d'établir les meilleures normes possible en matière de mesures d'urgence que nous accordons notre appui à M. Young et à cette nouvelle politique.

[*Text*]

Il est probable que l'Aéroport d'Ottawa fait des profits, mais j'aurais aimé savoir si vous feriez ce commentaire pour un aéroport déficitaire.

Quand on pense que la municipalité veut garder l'Aéroport de Sept–Îles qui perd 1,4 millions de dollars par année! Si l'aéroport n'est plus en mesure de survivre et que la municipalité n'a plus les moyens, il vaut mieux fermer l'aéroport.

[*Translation*]

It is likely that the Ottawa Airport is making profits, but I would have liked to know whether you would be making the same remark if the airport had a deficit.

When one things that the municipality wants to keep the Sept–Îles Airport when it's losing $1.4 million a year! If the airport is no longer able to survive and the municipality can no longer afford it, it is better to close the airport.

• 1550

Mr. Gavsie: I understand your concern, sir, and I must tell you that our interest is the Ottawa airport. I appreciate the fact that there are a large number of other airports, each with their own particular facts and figures. I have found the page, incidentally, in the national airports policy; it's not numbered but it's a page headed "Ottawa MacDonald–Cartier International Airport". The only figures are both of revenue and expenses, but they are not categorized, so I can't tell you how much of that is an EMS expense.

These figures, if I'm not mistaken, are 1992 figures; and they are the most recent that have been made public as far as I know.

M. Gavsie: Je comprends votre préoccupation, monsieur, et je dois vous dire que c'est l'aéroport d'Ottawa qui nous intéresse. Je comprends qu'il y ait un nombre important d'autres aéroports ayant chacun leurs propres problèmes et leurs propres chiffres. J'ai retrouvé la page en question dans le livret sur la politique nationale des aéroports; elle n'est pas numérotée, mais cette page est intitulée «Aéroport international MacDonald–Cartier d'Ottawa». Les seuls chiffres concernent les recettes et les dépenses, mais elles ne sont pas classées par catégorie, de sorte que je ne peux vous dire à combien s'élèvent les dépenses pour les services de mesures d'urgence.

À moins que je fasse erreur, ce sont les chiffres de 1992; à ma connaissance, ce sont les chiffres les plus récents qui aient été publiés.

M. Guimond: Dans la liste que je suis en train d'examiner en diagonale, je voudrais savoir si vous avez des gens qui sont dans le domaine de l'aviation, des transporteurs, des usagers, des joueurs des Sénateurs d'Ottawa, etc., si vous avez des gens qui sont des usagers, dis–je, mais qui sont aussi directement reliés au domaine du transport dans votre organisme?

Mr. Gavsie: We have one specifically, on the face page, at the bottom right, John D. Issenman. John has a national defence background, air transport safety board background, and operates an aviation business at the airport itself. We have tried in the initial stage to stay away from potential conflicts of interest between carriers and people who use the airport heavily, because we as a business community simply want to get into the position where we can develop the airport economically and use it as a marketing tool for the national capital region.

Mr. Guimond: I am quickly going through the list here and I was wondering if you had any members in the aviation business, carriers, users, I see that you have somebody here from the Ottawa Senators, etc., but I was wondering if any of your members were users, if any member of your organization was directly associated to the transport industry?

M. Gavsie: Nous en avons un, dont le nom se trouve sur la première page de la liste, en bas à droite, John D. Issenman. John a de l'expérience dans le domaine de la défense nationale, de la sécurité du transport aérien et il est lui–même à la tête d'une entreprise d'aviation qui se trouve à l'aéroport même. Nous avons tenté initialement d'éviter les conflits d'intérêt éventuels entre les transporteurs et ceux qui utilisent beaucoup l'aéroport, car, comme nous représentons les gens d'affaires, nous voulons tout simplement être en mesure de contribuer à l'essor économique de l'aéroport et d'utiliser ce dernier comme un outil de commercialisation pour la région de la capitale nationale.

The Chairman: I think Louis wants to add something.

Le président: Je pense que Louis à quelque chose à ajouter.

M. Guimond: Donc, je comprends que votre organisme ne va pas se trouver directement relié à la privatisation ou la commercialisation de l'aéroport d'Ottawa, et que ce n'est pas vous qui allez être l'équivalent de l'ADM, l'association des aéroports de Montréal. Est–ce que vous êtes allé voir la structure de l'ADM à Montréal?

Vous ne serez pas l'équivalent de l'ADM à Ottawa. Vous allez être une corporation à part qui aura pour but différents développements économiques qui pourraient être en marge de l'aéroport.

Mr. Guimond: I understand than that your organization is not going to be directly associated to the privitization or the marketing of the Ottawa Airport and that you are not going to be the equivalent of the ADM, l'Association des aéroports de Montréal (the Association of Montreal Airports). Have you seen the structure of the ADM in Montreal?

You wouldn't be the equivalent of the ADM in Ottawa. You will a separate corporation and your objective will be to take various economic development initiatives that may be preferable to airport operations.

Mr. Gavsie: We will be separate and apart from *Les aéroports de Montréal*. I must tell you, though, that among the LAA's as they used to be called, or the CAA's as they are called under the national airports policy, there is a high degree

M. Gavsie: Nous serons tout à fait distincts et séparés des aéroports de Montréal. Je tiens à vous dire cependant qu'il existe une très grande coopération entre les administrations aéroportuaires locales, comme on les appelait auparavant, ou les

[*Texte*]

of cooperation with regard to sharing experiences about coming into being. However, financial information and the method of operations of each LAA is kept, obviously, separate and apart, so we don't know.

But, for example, Mr. Jacques Auger, who is the president of *Les aéroports de Montréal*, and I converse quite frequently with regard to our constitution, because I have asked him a number of questions as to how in the conflict of interest guidelines in their constitution documents, their charter, their by–laws, they in Montreal have handled certain things.

We in Ottawa are doing this to develop the national capital region separate and apart from the Montreal region, which is obviously the focus of *Les aéroports de Montréal*. I think each area looks to its own area to develop as opposed to the other person's.

M. Guimond: Je ne sais pas si la traduction est fautive, mais ce n'était pas le sens de ma question.

The Chairman: Go slower.

M. Louis Bertrand (*Ottawa International Airport Authority Planning Company*): Est–ce que je pourrais répondre? Je suis Louis Bertrand. Pour répondre à votre première question, M. Roger Lachapelle qui était le président du Conseil d'administration de l'aéroport de Gatineau figure parmi nos membres. Ce n'est pas indiqué sur la liste, mais il est également propriétaire d'une compagnie d'aviation qui a des hélicoptères, des avions etc., depuis plusieurs années.

• 1555

Il est aussi un des représentants du Québec faisant partie de la corporation qui va être formée. On devrait être, en effet, l'équivalent de l'ADM avec tout ce que ça comporte pour l'aéroport d'Ottawa. Je présume que les coûts inhérents à la sécurité feront partie des coûts d'administration et seront incorporés dans la formule qui sera retenue pour établir le loyer.

Nous n'avons pas ces coûts aujourd'hui, mais nous savons qu'il faut en tenir compte et que le ministère des Transports doit également en tenir compte dans l'établissement des coûts d'opération.

M. Guimond: Il faudrait peut–être expliquer à M. Gavsie que je suis loin de penser que Montréal puisse exercer une certaine tutelle sur votre aéroport. Je n'oserais pas déclarer cela, et ce n'était pas le sens de mes propos de tout à l'heure. Je voulais savoir si vous étiez une association dans le genre de l'ADM, et je veux vous faire la remarque suivante: la structrure de l'ADM est très satisfaisante et c'est pour cela que je vous demandais s'il y avait des usagers qui étaient dans le domaine de l'aviation, parce qu'à l'ADM, ce point–là était un peu remis en question.

Les utilisateurs ne font pas partie du groupe qui prend des décisions autour de la table. Si vous regardez la composition des 11 membres de l'ADM, vous vous apercevrez qu'il n'y a personne du groupe des utilisateurs.

[*Traduction*]

administrations aéroportuaires canadiennes, comme on les appelle dorénavant dans la politique nationale des aéroports, il et qu'elles font partager leurs expériences. Cependant, chaque administration aéroportuaire locale a son propre fonctionnement et sa propre information financière.

Cependant, par exemple, monsieur Jacques Auger, qui est président des aéroports de Montréal, et moi–même, parlons souvent de notre constitution, car je lui ai posé un certain nombre de questions pour savoir comment les dirigeants des aéroports s'y prenaient pour régler certains problèmes dans les lignes directrices sur les conflits d'intérêt, dans leur constitution, leur charte et leurs règlements.

À Ottawa, nous agissons ainsi pour développer la région de la capitale nationale indépendamment de la région de Montréal, qui est naturellement le centre d'intérêt des aéroports de Montréal. Je pense que chaque région s'occupe de développer sa propre région.

Mr. Guimond: I don't know if the translation was wrong, but that was not the sense of my question.

Le président: Ralentissez.

Mr. Louis Bertrand (Ottawa International Airport Authority Planning Company): May I answer that question? My name is Louis Bertrand. To answer your first question, Mr. Roger Lachapelle who was the chairman of the board of the Gatineau Airport is one of our members. Although it is not on the list, he has been for several years the owner of an aviation company with helicopters, planes and so on.

He's also one of the representatives from Quebec on the corporation. Our administration should be the same as the one of the ADM with everything it involves for the Ottawa Airport. I suppose security costs will be part of administration costs and will be included in the lease formula.

We don't know what these costs are today, but we know that they have to be included and the Minister of Transport will also have to include them in his assessment of operating costs.

Mr. Guimond: I have to say to Mr. Gavsie that I'm certainly not thinking that Montreal should have any control over your airport. I would not dare say that and that is not what I meant. I wanted to know if your company is an association of the same type as the ADM; the structure of the ADM is very good and that is why I wanted to know if users where represented in your group because at the ADM that is perhaps the week point.

Users do not participate in decision making as you will be able to notice if you have a look at the composition of the ADM.

[*Text*]

M. Bertrand: Je pense qu'il faut aussi tenir compte du changement de la politique qui est maintenant en place pour les administrations qui vont être formées, et je pense qu'on essaie d'appliquer cette politique aux cinq aéroports déjà existants selon l'ancienne formule. Mais on a sûrement prévu un représentant des groupes de consommateurs qui fera obligatoirement partie de cette administration.

M. Guimond: Cette nouvelle politique, annoncée au mois de juillet, n'est pas encore en vigueur.

M. Bertrand: Non, mais ça fait partie des exigences que les représentants du ministère des Transports remettent à ceux qui veulent se soumettre à ce régime.

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): I have a couple of questions, as much for my clarification as anything. Are you proposing a form of group taking over this as opposed to the CAA concept, with yourselves as an alternate, or do you wish to be the CAA?

Mr. Gavsie: It's essentially the latter.

Mr. Gouk: So you're going to be a CAA—not something like it, but you just want to be selected to be involved in setting the CAA up?

Mr. Gavsie: We want to bring the CAA into existence. It will then have a life of its own, with directors, executives, etc.

Mr. Gouk: Through the process that is suggested in the parameters right now?

Mr. Gavsie: Yes.

Mr. Gouk: So is your purpose today just basically to acquaint us both with yourselves and your vision and to spur this along?

Mr. Gavsie: Exactly. And why? We feel it's important for the national capital region.

Mr. Gouk: I'll pass it over to my colleague, because that's about all I have.

Mrs. Jennings (Mission—Coquitlam): It's nice to see you all today.

Basically, as I understand it, since 1992 you have been involved in this process, and as of a time in 1995 you hope to take over management of the airport. Is that right?

Mr. Gavsie: Yes.

Mrs. Jennings: I'm just curious. How did you ascertain the marketability, what you decided should be the best way to market it? Is there some input from the consumers apart from what our friends just said?

Mr. Graham Bird (Co–Chairman, Ottawa International Airport Authority Planning Company): It's an interesting question. I think if you'll allow me to put a couple of thoughts on the table, maybe it will help us see how we're going to proceed.

Our group is very anxious to get to the point of formalizing the agreement with Transport Canada so that we can then go into a due diligence process. Our intention is to establish a number of committees so we can thoroughly examine all aspects

[*Translation*]

Mr. Bertrand: I think we have to remember that there has been a change of policy for new authorities and I think this policy will be applied to the five airports who were set up under the old regime. I'm sure that a representative of the consumers will be part of the administrating body.

Mr. Guimond: This new policy which was announced in July is not yet enforced.

Mr. Bertrand: No but it is part of the requirements that the representatives from the Department of Transport convey to the new administrators.

M. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): J'aurais besoin de quelques éclaircissements. Proposez–vous un regroupement ou plutôt une administration aéroportuaire?

M. Gavsie: Essentiellement une administration aéroportuaire.

M. Gouk: Donc, vous voulez être choisi pour participer à la mise sur pied d'une telle administration?

M. Gavsie: Nous voulons faire en sorte que cette administration voie le jour et devienne un organisme indépendant avec des membres du conseil d'administration, un exécutif, etc.

M. Gouk: En participant au processus suggéré à l'heure actuelle?

M. Gavsie: Oui.

M. Gouk: Et donc votre but, aujourd'hui, est de vous présenter à nous et de nous expliquer votre vision de cette entreprise?

M. Gavsie: Précisément. La raison pour laquelle nous voulons procéder de la sorte, c'est que nous estimons qu'il y va de l'intérêt de la région de la capitale nationale.

M. Gouk: Je passerai le micro à ma collègue, je n'ai plus de questions.

Mme Jennings (Mission—Coquitlam): Je suis heureuse de vous voir tous ici aujourd'hui.

Si je comprends bien, c'est depuis 1992 que vous participez à ce processus qui devrait vous conduire, en 1995, à la gestion de l'aéroport. C'est bien cela?

M. Gavsie: Oui.

Mme Jennings: Comment avez–vous pu évaluer les possibilités commerciales, comment en êtes–vous arrivés à établir la meilleure façon de vendre cette idée? Les consommateurs participent–ils à ce processus à part dont notre collègue a parlé?

M. Graham Bird (coprésident, *Ottawa International Airport Authority Planning Compagny*): C'est une question intéressante. Si vous me permettez de vous expliquer certaines choses, vous comprendrez comment nous allons procéder.

Notre groupe ne peut attendre d'officialiser l'entente avec Transports Canada pour pouvoir ensuite passer au processus de diligence raisonnable. Nous souhaitons établir différents comités qui étudieront tous les aspects de la gestion de l'Aéroport

[*Texte*]

of running the Ottawa International Airport, so that we understand, then, as one of those subsets, the marketing and how to market, the marketability, and so on. Until such time as we are able, in the first six months of 1995, to establish a good working group and an excellent due diligence effort on this, we'll not be in a position to say exactly how. Certainly from all our positions and our work in the community, we see what the problems are and we see some initiatives that will help us in that regard.

[*Traduction*]

international d'Ottawa pour pouvoir comprendre la façon de rallier des intérêts à notre cause. Avant de pouvoir, au cours des six premiers mois de 1995, mettre sur pied un bon groupe de travail et de pouvoir travailler dans le cadre d'un processus de diligence raisonnable, nous ne pourrons donner davantage de précisions à ce sujet. Cependant, il est certain que d'après nos contacts et le travail que nous faisons dans la collectivité, nous comprenons quels sont les problèmes et quelles initiatives doivent être mises en oeuvre à cet égard.

• 1600

Mrs. Jennings: You haven't entered into any talks or public forums or anything with the public to see what they feel is needed at the airport?

Mr. Gavsie: Not yet, but we have been through the councils. We have been through regional councils and municipal councils. But again like Vancouver, like Calgary, like Edmonton, and like Montreal, this is a process and there are a number of steps. Before you can get to that step you have to meet this step.

The step we are now embarked on is creating the legal entity to be called the airport authority. Once that is created, as Mr. Bird has indicated, we will then be getting into a series of negotiations and public discussions with our committee structure, all with the view of bringing the airport authority into existence, making a deal with Transport Canada, and beginning operations.

Mr. Bird: I should have underscored that with one of the subcommittees we have agreed to strike deals with interfacing with our community, with the consumers, and with the business groups and users of the airport. We have been chatting about and debating how we will get to all of these groups and ensure we get the appropriate input. We realize that to date that input isn't happening enough, and as such, we feel the airport can work better if we in fact do that. It's certainly one of the goals of the group.

The Chairman: I just thought I'd ask a supplemental to what's been asked already, gentlemen. You are forming the basis of the administrative body to look after the airport. In this particular case with Ottawa it would be a CAA rather than a small, under–200,000–unit organization.

Mr. Stephen Markey (Ottawa International Airport Authority Planning Company): That's correct. It would be a CAA.

The Chairman: When you take it over, because it's a CAA will it still be Transport Canada's responsibility vis–à–vis the profit or debt of the operation?

Mr. Gavsie: No, that's to be negotiated as part of the process prior to the taking over of the airport. A 60–year land lease in essence will have to be negotiated and signed before Transport Canada will hand over the keys.

The Chairman: So when Transport Canada hands you the keys to the operation, they're also handing you the responsibility for, hopefully, the continued black–ink situation.

Mr. Markey: Absolutely.

Mme Jennings: Vous n'avez pas prévu de discussions, de réunions publiques qui vous permettraient de prendre le pouls du public, de savoir ce qu'il faut faire à l'aéroport?

M. Gavsie: Pas encore, mais nous nous sommes adressés au conseils régional et municipaux. Il s'agit évidemment d'un processus, comme c'est le cas pour les aéroports de Vancouver, de Calgary, d'Edmonton et de Montréal et il y a différentes étapes à suivre. Et tout doit se faire dans l'ordre.

Ce que nous voulons faire maintenant, c'est créer une personne morale, une administration aéroportuaire. Par la suite, comme M. Bird l'a dit, nous procéderons à des négociations et à des discussions publiques dans le cadre de notre structure de comité afin de donner naissance à ces administrations portuaires, conclure un marché avec Transports Canada et commencer l'exploitation de l'aéroport.

M. Bird: Un des sous–comités que nous allons former devrait servir d'intermédiaire avec la communauté, les consommateurs, les groupes du milieu des affaires, les utilisateurs de l'aéroport. Nous avons débattu de la façon de nous y prendre pour pouvoir atteindre tous ces groupes et assurer leur participation adéquate. Nous nous rendons compte qu'il n'y a pas eu suffisamment de participation de ce secteur jusqu'à présent et nous pensons que l'aéroport sera mieux administré si l'on tient compte du point de vue de ce secteur. C'est certainement un des buts de notre groupe.

Le président: Je pensais vous poser une question complémentaire. Vous êtes en train de mettre sur pied l'organisme qui pourra administrer l'aéroport. Il s'agira dans ce cas d'une administration aéroportuaire canadienne et non d'une petite organisation de moins de 200 000$.

M. Stephen Markey (*Ottawa International Airport Authority Planning Committee*): C'est exact. Il s'agirait d'une administration aéroportuaire canadienne.

Le président: Et, en tant que tel, Transports Canada sera–t–il toujours responsable des profits ou des pertes de l'exploitation?

M. Gavsie: Cela fera partie des choses qu'il faudra négocier. Il faudra négocier un bail de 60 ans pour les terrains avec Transports Canada avant de prendre les rênes.

Le président: Et à ce moment–là, Transports Canada vous transmettra la responsabilité, du moins on peut l'espérer, de la rentabilité de l'affaire.

M. Markey: Absolument.

[*Text*]

The Chairman: But if it's red ink, what happens?

Mr. Gavsie: That's exactly why it's so important that this deal be negotiated properly. We haven't started that process. That's why we as the business community want to get to the stage where we start negotiations, but we have all agreed that if the deal looks like it's a red–ink deal from day one with no hope of getting into the black, then without prejudging the figures I think we will say thanks but no thanks.

The Chairman: You'll leave it to Transport Canada, as one of the top 26, to deal with the airport.

Mr. Gavsie: Exactly.

The Chairman: So your interest in this airport is only there if it's profitable.

Mr. Gavsie: Yes, but that's because we're a community–based group. We're really looking to form the directors of the airport authority because Transport Canada's staff at the airport will switch over, under the policy, from being federal government employees to becoming employees of the airport authority, exactly as has been done in Vancouver, Calgary, Edmonton, and Montreal. Transport Canada will maintain security services, and subject to negotiation, will look after emergency services and the air navigation system. Policing will be done by the RCMP under the airport authority. Agriculture Canada will be there to enforce its rules; Revenue Canada will be there to enforce its rules.

The Chairman: I'm sorry to interrupt the proceedings. Mr. Lavigne, I think you indicated you wanted a question.

M. Lavigne (Verdun—Saint–Paul): Bienvenue au Comité des transports. Je voudrais vous poser une question pour une information personnelle. Je voudrais savoir où l'on pourrait s'informer quand une compagnie de transporteurs aériens vend des voyages dans le Sud et change les horaires.

[*Translation*]

Le président: Et que se passe–t–il en cas de perte?

M. Gavsie: C'est précisément la raison pour laquelle ce marché doit être négocié convenablement. Nous n'en sommes pas encore là. Tous les hommes d'affaires que nous représentons voudraient passer aux négociations, mais nous nous sommes tous accordé à dire que si l'opération semble douteuse et peut représenter une perte dès le début, on devrait s'abstenir.

Le président: Vous laisseriez donc l'exploitation de l'aéroport entre les mains de Transports Canada?

M. Gavsie: Oui.

Le président: Vous vous intéressez donc uniquement à l'aéroport si celui–ci peut vous faire réaliser des profits?

M. Gavsie: Oui, et il ne faut pas oublier que nous sommes un groupe qui a ses racines dans les collectivités locales. Nous voulons former les membres du conseil d'administration de l'aéroport parce que le personnel de Transports Canada relèvera de l'administration aéroportuaire comme cela a été le cas pour Vancouver, Calgary, Edmonton et Montréal. Transports Canada maintiendra les services de sécurité et, sous réserve d'ententes négociées, s'occupera des services d'urgence et de la navigation aérienne; la police relèvera de la GRC, Agriculture Canada et Revenu Canada seront là pour appliquer leurs lois.

Le président: Je regrette de devoir interrompre, mais monsieur Lavigne, je pense que vous voulez poser une question.

Mr. Lavigne (Verdun—Saint–Paul): Welcome to the transport committee. I would like to ask you a question could you tell me where I could inquire about air carriers who sell trips to the south and then change the schedule.

• 1605

Par exemple, si le départ qui devait avoir lieu à 7 heures était ensuite fixé à minuit, où pourrait–on s'informer quand on a déjà les billets? Est–ce qu'on appelle la direction de l'aéroport? Est–ce qu'il y a des ententes entre les aéroports et les fournisseurs? Qu'en est–il exactement?

Mr. Gavsie: Obviously that's a bit of a hypothetical question, but let me try to answer it practically.

Certainly the starting point could be the airport authority, but the answer may well be either to call the carrier—because it would be a schedule carrier or a charter carrier—or alternatively your travel agent may have made a mistake.

Mr. Lavigne: No, they didn't make a mistake for this group. The company who sold the travel changed the hour; they said, that's how it is, that's it. Where can people make a complaint, to the airport?

Mr. Gavsie: I believe the National Transportation Agency of Canada has a branch where complaints of that nature can be made, or the Province of Ontario does have under its transportation department an agency to receive complaints because they oversee carriers and travel operators operating within their province.

For example, if the departure that was supposed to be at 7 p.m. was delayed until midnight, where could we get information, when we already have our tickets? Do we call the airport authority? Are there agreements between airports and suppliers? Do you know what the situation, exactly?

M. Gavsie: Manifestement, c'est une question plutôt hypothétique, mais je vais essayer d'y répondre de façon pratique.

De toute évidence, il faudrait commencer par s'adresser à la direction de l'aéroport, mais il se peut fort bien que, pour avoir une réponse, il faille communiquer avec le transporteur—qui pourrait être un transporteur à horaire fixe ou un transporteur nolisé—, et il se peut aussi que votre agent de voyages ait fait une erreur.

M. Lavigne: Non, ils n'ont pas fait d'erreur pour ce groupe–là. La compagnie qui avait vendu le voyage avait changé l'heure en disant que ça se passait comme ça. Où les gens peuvent–ils se plaindre, à l'aéroport?

M. Gavsie: Je pense que l'Office national des transports du Canada a un service où l'on peut adresser les plaintes de ce genre, ou encore qu'il y a au ministère des Transports de l'Ontario un organisme qui reçoit les plaintes, parce qu'il supervise les activités des transporteurs et des voyagistes qui exploitent une entreprise dans la province.

[*Texte*]

Mr. Bird: I wonder if I might add that into the future it's our intention to have an ongoing community and consumer subcommittee in our organization. Certainly as a policy matter we would want to have our airport and those serving our airport acting in the best interest of our consumers. I think I can speak categorically for the group. We'll climb all over people who aren't helping us with our consumers. In the future I see appropriate steps to do what we can not to allow that to happen. At present I'm not familiar with who, and I think the suggestions are appropriate.

M. Bertrand: Avec votre permission, parlons d'une situation qui touche le Québec. Évidemment, il existe un Bureau de protection du consommateur qui me semble être l'endroit idéal pour déposer une telle plainte. Ils peuvent décider d'entreprendre des procédures à la suite de cette plainte.

M. Lavigne: Mais le Bureau de la protection du consommateur n'a pas voulu enregistrer la plainte. Ils ont mentionné l'aéroport. Existe–t–il un département particulier pour les plaintes? Je ne sais pas comment ça peut fonctionner, mais je sais que vous êtes en train de mettre une structure en place.

M. Bertrand: Oui.

M. Lavigne: Dans la structure qui existe à Mirabel, y a–t–il un département des plaintes pour la clientèle? Est–ce que toutes les compagnies qui vendent des voyages ont des ententes avec l'administration de l'aéroport?

Mr. Gavsie: My answer stands.

Mr. Bertrand: I think it's a very good point and I think we have to deal with that.

Mr. Lavigne: Yes, it's really important because customers are out there, they change hours and not—

The Chairman: Of course these gentlemen aren't trying to answer for Mirabel, they're here to—

Mr. Markey: I think the point Mr. Lavigne makes, and to some extent Mr. Bird answered, was whether there is a mechanism in the new organization that can handle something like this. I think it's in our interest as the management of a new airport to be able to deal with problems like that. Otherwise you're going to have recurring consumer complaints.

A voice: Red ink.

Mr. Markey: Exactly. So it's a very good point. Red ink—we don't need that, I can assure you.

The Chairman: Jim, did you want to continue this line? There's still some time left.

Mr. Jordan (Leeds—Grenville): I just wanted to share your enthusiasm for the new Minister of Transport and the national airport policy in relation to what it will do for Canada's fourth largest metropolitan area. I hope I can enlist your support, too. When you say you can't get from here to there, you can't do it on roads into Ottawa, either.

[*Traduction*]

M. Bird: Je me demande si je pourrais ajouter que, dans l'avenir, nous comptons avoir un sous–comité permanent des affaires communautaires et de la consommation dans notre organisation. Nous aurons certainement pour politique de faire en sorte que notre aéroport et nos fournisseurs agissent dans l'intérêt de notre clientèle. Je pense que je peux parler carrément au nom du groupe. Nous allons empoisonner l'existence des gens qui ne nous aident pas à servir notre clientèle. Dans l'avenir, j'estime que nous pourrons prendre des mesures pour faire en sorte que ça ne se produise pas. Pour le moment, je ne sais pas exactement à qui on pourrait s'adresser, et je pense que les sources qu'on vous a proposées sont bonnes.

Mr. Bertrand: If you'll allow me, let's talk about a situation which affects Quebec. There is of course a Consumer Protection Office which seems to me to be the ideal place to bring such a complaint. It can start to take action following a complaint.

Mr. Lavigne: But the Consumer Protection Office didn't agree to register the complaint, they mentioned the airport. Is there a specific unit to complain to? I don't know how it may work, but I know that you're setting up an organization.

Mr. Bertrand: Yes.

Mr. Lavigne: In the organization they have at Mirabel, is there a consumer complaint department? Do all travel agencies have agreements with the airport authority?

M. Gavsie: Je maintiens ma réponse.

M. Bertrand: Je pense que c'est une très bonne idée, et je crois que nous devrons y voir.

M. Lavigne: Oui, c'est très important, parce que les consommateurs sont sur place, on change les heures sans. . .

Le président: Bien sûr, ces messieurs n'essaient pas de répondre au nom des autorités de Mirabel, ils sont ici pour. . .

M. Markey: Je pense que la question que M. Lavigne et à laquelle M. Bird a répondu jusqu'à un certain point consiste à savoir s'il y a un mécanisme dans la nouvelle organisation qui pourrait intervenir dans un cas comme celui–là. Je pense qu'il y va de notre intérêt, en tant que dirigeants d'un nouvel aéroport, d'être en mesure de surmonter des problèmes comme celui–là. Autrement, nous aurons constamment des plaintes des consommateurs.

Une voix: Vous allez perdre des clients.

M. Markey: Exactement. C'est donc une très bonne intervention. Nous n'avons pas besoin de perdre des consommateurs, je puis vous l'assurer.

Le président: Jim, vouliez–vous poursuivre dans la même veine? Il nous reste encore un certain temps.

M. Jordan (Leeds—Grenville): Je voulais simplement partager votre enthousiasme à l'égard du nouveau ministre des Transports et de la nouvelle politique nationale des aéroports, pour ce que l'un et l'autre vont signifier pour la quatrième région métropolitaine du Canada. J'espère pouvoir obtenir votre appui aussi. Quand vous dites que vous ne pouvez pas vous rendre d'ici à un autre point, n'oubliez pas que c'est tout aussi difficile d'arriver à Ottawa par la route.

[*Text*]

Mr. Markey: That's a separate group that we can bring before the table.

Mr. Jordan: I'd be glad if you would. For tourism and convention purposes you have difficulty getting to Ottawa. And I think I sense an awareness of that as far as airports go.

Mr. Markey: Yes.

Mr. Jordan: I think you're fortunate in the way that CFB Ottawa is located. I just wondered, has it been established that it will be available for expansion? You seem to have plans for it here somewhere. Has it been determined that it's going to be there for the authority to use? Do you have a deal?

Mr. Bird: I'm going to have Mr. Gavsie answer this, but I think if we don't plan we'll always get stuck behind somebody else's plan, so we jump out in front all the time.

Mr. Jordan: Yes, I think you should plan.

Mr. Gavsie: I think we jumped fairly quick after the budget announcement that indicated that the base would become surplus. Incidentally, we're not concerned with the living quarters area of the base. My understanding is that it will stay to house all the people who are living there, or future DND employees to work in other areas of the region. So we're not talking about the living accommodations.

• 1610

Initially we were talking about the hangar line. For those of you are around, I've been in Ottawa for a long time, and those buildings have been up for quite a number of years. They're built solidly. Mr. Bird is an engineer, and I'm sure he can attest to the structure of those buildings. I have tried to give you in the opening remarks some possible uses for those buildings. Those plans have been made known to Transport Canada.

The first step in the exercise is for National Defence to say specifically that those buildings or that piece of land is surplus and they don't need it. My understanding is that under a long–standing agreement with Transport Canada, once DND says that, those lands or buildings revert back to Transport Canada and they will form part of the airport lands we hopefully will be leasing from Transport Canada.

Mr. Bird: Mr. Chairman, I wonder if I can add a couple of points. One is that there are a number of federal agencies involved with the airport, which is atypical for others in Canada. The National Capital Commission is involved. It's the overall planning organizer for this region, as you know. It has its influences and its points of view about these uses. We have quite an exercise before us in that regard.

If you'd allow me, Mr. Chairman, I would like to support Mr. Jordan's point about transportation, not just in the air but on the ground. As part of another life, we are all involved in an effort to bring the chambers of commerce and the organizations in tourism from both parts of this region together to put a coordinated transportation structure together. This is one piece to the puzzle in our minds.

[*Translation*]

M. Markey: Il y a un autre groupe que nous pouvons faire comparaître à ce sujet.

M. Jordan: J'en serais heureux. Il est difficile de se rendre à Ottawa, qu'on soit un touriste ou qu'on organise un congrès. Et je pense que les aéroports en sont conscients.

M. Markey: Oui.

M. Jordan: Je pense que vous avez de la chance, étant donné l'emplacement de la BFC d'Ottawa. Je me demande simplement si l'on vous a confirmé que l'espace qu'elle occupe pourrait être utilisé pour l'expansion de l'aéroport. Vous semblez avoir des projets en ce sens quelque part. Êtes–vous sûr que l'administration de l'aéroport pourra utiliser ces terrains? Avez–vous conclu une entente?

M. Bird: Je vais demander à M. Gavsie de répondre à votre question, mais je dirai que, si nous ne faisons pas de plans, nous allons être devancés par quelqu'un qui va faire des plans, et c'est pour cette raison que nous faisons des plans le plus rapidement possible.

M. Jordan: Oui, je pense que vous devriez faire des plans.

M. Gavsie: Je pense que nous avons réagi assez vite après qu'on a annoncé dans le budget que la base serait considérée comme excédentaire. Soit dit en passant, les quartiers des militaires situés sur la base ne nous intéressent pas. Je crois comprendre qu'ils continueront à être occupés par les gens qui y habitent ou par d'autres employés du MDN qui viendront travailler dans d'autres installations de la région. Par conséquent, nous ne parlons pas des quartiers des militaires.

Au début, nous parlions des hangars. Je tiens à préciser pour ceux d'entre vous qui sont de la région que j'habite à Ottawa depuis longtemps et que ces bâtiments ont été construits il y a des années. Ils sont solides. M. Bird est ingénieur, et je suis sûr qu'il peut attester de leur solidité. Au début de mon exposé, j'ai essayé de vous donner une idée de ce que nous pourrions faire de ces hangars. Nous en avons informé Transports Canada.

Au départ, il faut que le MDN précise exactement quels bâtiments ou quels terrains sont considérés comme des surplus. D'après ce que j'ai cru comprendre, conformément à l'entente que le MDN a conclue depuis longtemps avec Transports Canada, une fois qu'il a donné ces précisions, les terrains ou les bâtiments en question sont cédés à Transports Canada et font alors partie des terrains de l'aéroport que nous espérons qu'il nous louera.

M. Bird: Monsieur le président, il y a plusieurs organismes fédéraux intéressés à cet aéroport, ce qui est inhabituel pour un aéroport canadien. Par exemple, la Commission de la capitale nationale est une des parties intéressées. Comme vous le savez, c'est l'organisme responsable de la planification globale de la région, et il a ses influences et ses opinions quant à ces utilisations. Nous avons vraiment du pain sur la planche à cet égard.

Si vous me le permettez, monsieur le président, j'aimerais m'associer à ce que M. Jordan a dit au sujet des transports, en disant que ce ne sont pas seulement les transports aériens qui sont difficiles, mais aussi les transports routiers. Dans notre autre vie, nous participons tous à une campagne en vue d'amener les chambres de commerce et des organisations touristiques des deux rives de l'Outaouais à mettre en place une structure de transports coordonnée. C'est une partie du casse–tête que nous devons résoudre.

[*Texte*]

Behind the scenes we're working not only on Highway 416 but on loop roads that will connect our industrial systems and on rail links between the airports that are already there but that we need to get back up and active. We're anxious, as this is part of a much greater scheme for us.

Mr. Jordan: I have just one last thing. I'm fascinated with the name of the airport, the Ottawa Macdonald–Cartier International Airport. Are you stuck with that? Is that it?

Mr. Gavsie: Yes.

Mr. Markey: That's the legal name of the airport at this point in time.

Mr. Jordan: Wouldn't you like to change it?

Mr. Bird: We've suggested that a couple of times but we'll leave it at that. That's how it is. It depends on which municipality—

Mr. Markey: Having grown up with Ottawa International Airport, I'm sort of attached to that, but we'll deal with it a bit later on.

Mr. Jordan: You can't offend me because of Macdonald. You can't offend the French people because Cartier is French. Who are you going to offend if you change it?

Mr. Bird: You see, we have twenty–some municipalities in this region. All of them are quite concerned as to who is the best.

Mr. Jordan: Then call it the Ottawa International Airport.

Mr. Bird: Then you have 21 others that don't like Ottawa, so up comes Macdonald–Cartier. There are some interesting politics behind the scenes on these names, so we leave it as it is and we'll get to it sometime.

Mr. Jordan: We can get together on that, I think, Michel and Paul, particularly Paul.

The Chairman: To be correct, though, you couldn't call it Ottawa International because it isn't in Ottawa. Isn't it in Nepean?

Mr. Jordan: It's in Gloucester.

A voice: Oh, come on, call it Brockville.

The Chairman: So call it Gloucester International Airport.

Mr. Guimond: The comparison at the end of their mandate changed the Quebec City airport's name to the Jean Lesage International Airport—they just changed the signs, which cost $2,000, and nothing was done in the terminal.

The Chairman: Maybe you fellows can discuss that over coffee. We have witnesses here you might want to ask questions of.

[*Traduction*]

Nous nous efforçons sans faire de bruit de faire progresser non seulement le dossier de l'autoroute 416, mais aussi celui des routes secondaires qui vont le relier à notre infrastructure industrielle, ainsi qu'aux liaisons ferroviaires entre les aéroports qui existent déjà, mais qu'il faut remettre en état avant qu'elles puissent être remises en service. Ça nous intéresse beaucoup, parce que ça fait partie d'un plan d'ensemble de très grande envergure pour nous.

M. Jordan: J'ai juste une dernière question à poser. Le nom de l'aéroport me fascine: l'Aéroport Macdonald–Cartier d'Ottawa. C'est ainsi qu'on l'a nommé? C'est bien ça?

M. Gavsie: Oui.

M. Markey: C'est actuellement le nom légal de l'aéroport.

M. Jordan: N'aimeriez–vous pas le changer?

M. Bird: Nous avons proposé deux fois qu'on le change, mais nous n'insisterons plus. C'est son nom. Tout dépend de la municipalité. . .

M. Markey: J'ai grandi en parlant de l'Aéroport international d'Ottawa, de sorte que je suis attaché à ce nom–là, mais nous y reviendrons un peu plus tard.

M. Jordan: Vous n'arriverez pas à m'offenser en parlant de Macdonald, et vous n'offenserez pas non plus les francophones avec le nom de Cartier. Qui offenseriez–vous si vous changiez le nom de l'aéroport.

M. Bird: Voyez–vous, nous avons une vingtaine de municipalités dans la région, et elles rivalisent toutes pour savoir laquelle est la meilleure.

M. Jordan: Alors, appelez–le l'Aéroport international d'Ottawa.

M. Bird: Mais alors, 21 autres municipalités n'aimeront pas ça, et c'est pourquoi on a sorti le nom de Macdonald–Cartier. Il y a eu des manoeuvres politiques intéressantes en coulisses pour arriver à ce nom, et c'est pourquoi nous laissons tout ça de côté pour y revenir un jour.

M. Jordan: Je pense que nous pourrions en parler ensemble, Michel et Paul, mais surtout Paul et moi.

Le président: Cela dit, pour être juste, vous ne pouvez pas l'appeler l'Aéroport international d'Ottawa, parce qu'il n'est pas à Ottawa. Ne serait–il pas plutôt à Nepean?

M. Jordan: Il est à Gloucester.

Une voix: Ah, laissez tomber et appelez–le l'Aéroport de Brockville.

Le président: Appelez–le donc l'Aéroport international de Gloucester.

M. Guimond: À la fin de son mandat, la direction de l'aéroport de Québec a changé son nom pour l'appeler l'Aéroport international Jean Lesage—elle a simplement changé les panneaux, ce qui a coûté 2 000$, sans rien changer dans l'aérogare elle–même.

Le président: Vous pourriez peut–être en parler à la pause–café, messieurs. Nous avons des témoins à qui vous voulez peut–être poser des questions.

[*Text*]

M. Guimond: J'ai regardé attentivement la liste des 24 membres de votre organisation, et j'ai constaté que ce sont des personnes du secteur privé, des architectes, des ingénieurs, des avocats, etc. C'est exact? Ce sont toutes des personnes du secteur privé?

M. Gavsie: Oui.

Mr. Markey: Absolutely.

M. Guimond: J'aimerais alors que vous m'indiquiez pourquoi il y a M. Peter T. McInenly *Vice President, Corporate Affairs, Canada Post Corporation.* Je n'ai absolument rien contre cette personne et je ne la connais pas, mais comme tous les autres participants viennent du secteur privé, je trouve un peu étonnant d'avoir quelqu'un de Postes Canada qui est une société de la Couronne.

• 1615

M. Lavigne: C'est un bureau fermé.

M. Guimond: Ce n'est pas apparent. Ce n'est pas vraiment un conflit d'intérêts. Mais est–ce que vous y avez réfléchi lorsque vous avez accepté? C'est une corporation de la Couronne. Je ne sais pas ce que les autres font, ce n'est pas indiqué, mais ce monsieur est identifié comme étant un vice–président de Postes Canada. Est–ce moral? Je pose la question.

Mr. Markey: Mr. Guimond, I don't think there are any problems with it. The group of people who have been working for two or three years have been a planning company, brought together by the various municipalities in the region, volunteered by the municipalities, or nominated by the municipalities, or by business groups, or by community groups, to participate in the process of qualifying to become, as Graham, David, and Louis have pointed out, a CAA. The people will change over the course of the next six months or so as the final board is constituted. People like Mr. McInenly will probably not appear—

Mr. Gavsie: Will not. Cannot.

Mr. Markey: —on the final board, because they are members of a government organization. So that problem will be taken care of as we move through this process.

Mr. Gavsie: If I could just add one thing, under existing government policy no elected or appointed public servant, at any level of government—provincial, municipal, federal, regional—can be a director of the CAA. Unfortunately Mr. McInenly, as valuable as he may be as a member of the community, will not therefore qualify to become a director of the airport authority.

M. Guimond: C'est exact. La politique nationale des aéroports prévoit cette disposition.

Mr. Markey: Right. It's important to understand that over the past two years while he's been a member, he's been able to bring a very positive background to the discussion about couriers and about major transportation issues, which we've had to talk about as the planning company. So he's been very useful to us in developing the positions we've taken now to try to move this thing forward.

[*Translation*]

Mr. Guimond: I carefully read the list of your organization's 24 members, and I saw that they work in the private sector, as architects, engineers, lawyers, etc. Is that right? They're all from the private sector?

Mr. Gavsie: Yes.

M. Markey: Absolument.

Mr. Guimond: Then, I would like it if you could tell me why you have on that list Mr. Peter T. McInenly, Vice President, Corporate Affairs, Canada Post Corporation. I have absolutely nothing against that man, and I don't know him but, since all your other members are from the private sector, I find it somewhat strange that you have somebody from Canada Post, which is a Crown coporation.

Mr. Lavigne: It's a closed office.

Mr. Guimond: That isn't apparent. It's not really a conflict of interest. Still, did you think about it when you agreed? It's a crown corporation. I don't know what the other people do, it's not specified, but this gentlemen is identified as a vice president with Canada Post. Is it ethical? I'm asking you.

M. Markey: Monsieur Guimond, je ne crois pas que cela pose de problèmes. Les gens avec qui nous travaillons depuis deux ou trois ans sont un groupe de planification réunis par les municipalités de la région qui ont été portés volontaires par les municipalités ou proposés par elles ou par des groupes d'entreprises ou des groupes communautaires pour participer au processus de qualification pour devenir une administration aéroportuaire canadienne, comme Graham, David et Louis l'on déclaré. Au cours des six prochains mois, ces gens–là vont changer, à mesure que nous constituerons notre conseil d'administration définitif. Les gens comme M. McInenly n'en feront probablement pas partie. . .

M. Gavsie: Ils n'en feront pas partie. Ils ne peuvent pas en faire partie.

M. Markey: . . .parce qu'ils travaillent pour une organisation gouvernementale. Le problème sera donc réglé dans le cours normal du processus.

M. Gavsie: Si vous me permettez d'ajouter une précision, je dirai que, conformément à la politique gouvernement en vigueur, aucun élu ou aucun fonctionnaire d'un palier de gouvernement quelconque—le provincial, le municipal, le fédéral ou le régional—ne peut siéger au conseil d'administration de l'administration aéroportuaire. Malheureusement, si utile qu'il soit à titre de membres de la collectivité, M. McInenly ne pourra donc pas siéger au conseil d'administration de notre administration aéroportuaire.

Mr. Guimond: That's right. The national airport policy precludes it.

M. Markey: Oui. Il faut bien comprendre que, pendant les deux années de sa participation à nos activités, il a pu donner un éclairage très utile à nos discussions sur les messageries et sur les grands problèmes de transport que nous avons dû étudier en tant que groupe de planification. Il nous a donc été très utile pour adopter les positions que nous avons prises afin de faire progresser le dossier.

[*Texte*]

M. Guimond: Vous comprenez pourquoi le gouvernement, dans la politique nationale des aéroports, a prévu cette disposition. C'est justement pour éviter que les gens puissent dire qu'une personne est nommée par le parti au pouvoir, et pour avoir une certaine indépendance.

Mr. Markey: Absolutely.

M. Guimond: Vous savez que notre parti favorise cette section de la politique nationale des aéroports qui prévoit l'existence de corporations locales.

Dernière question,

the Regional Group of Companies,

celui de monsieur Potechin, qu'est–ce que c'est?

Mr. Gavsie: It's a very large real estate company in Ottawa and a property manager. It's probably the largest property manager in Canada.

Mr. Markey: It's the largest property manager in Canada, based in Ottawa.

Mr. Guimond: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I was hoping you'd go a little farther with this, Michel, so I'll ask it.

Gentlemen, obviously you're looking at the list. You have a gentleman in charge of construction, property use, management—all the important input you'll need when formulating your decision–making process. But what mechanism will you have in place to prevent any link between the individual who may be president of a construction company and the work that may be done eventually at Ottawa International Airport by construction people?

Mr. Gavsie: Very stringent conflict of interest guidelines under the Canada Business Corporations Act are part of our by–laws, with necessary declarations both before and during tenure by any director—

Mr. Markey: I know it's as strict as anything that I think is available.

Mr. Gavsie: —plus, under the policy, revocation of directorships by the nominating entity, which is either regional government on the Ottawa side or the Outaouais side, in the event someone goes through a red light and tries to end–run the conflict of interest guidelines.

The Chairman: Thank you, gentlemen. Do you have a supplementary, Mr. Guimond?

M. Guimond: Par contre, je suis persuadé que vous serez prudent au niveau des règles de droit qui stipulent qu'on ne peut pas faire indirectement ce qu'on ne peut faire directement.

M. Gavsie: Oui, oui.

M. Guimond: Il faudra être prudent. Si quelqu'un faisant partie d'une firme d'architectes est un des participants, vos contrats d'architecture seront scrutés attentivement par les firmes concurrentes qui n'auront pas été retenues. Il faut éviter de *scratch my back and I'll scratch yours*.

[*Traduction*]

Mr. Guimond: You appreciate why the government introduced that into the national airport policy. They simply did not want people to have cause to say anybody was nominated by the government, and to ensure some degree of independence for the airport authority.

M. Markey: Absolument.

Mr. Guimond: You know that our party supports the part of the national airport policy which creates local airport corporations.

I have one last question.

Le *Regional Group of Companies*,

Mr. Potechin's group, what organization is it?

M. Gavsie: C'est une très grande entreprise immobilière d'Ottawa, une entreprise de gestion de propriétés. C'est probablement la plus grande entreprise de gestion de propriétés au Canada.

M. Markey: C'est la plus grande entreprise de gestion de propriétés au Canada, et elle est basée à Ottawa.

M. Guimond: Merci, monsieur le président.

Le président: J'espérais que vous iriez un peu plus loin là–dessus, Michel, alors je vais poser moi–même la question.

Messieurs, vous regardez manifestement la liste. Il y a là quelqu'un qui s'occupe de la construction, de l'utilisation et de la gestion des propriétés—bref, de tous ces éléments importants dont vous avez besoin pour élaborer votre processus décisionnel. Quel mécanisme adopterez–vous pour prévenir tout lien entre cette homme–là, qui peut être président d'une entreprise de construction, et les travaux de construction qui pourraient devoir être exécutés à l'Aéroport international d'Ottawa?

M. Gavsie: Notre règlement intérieur comprend des lignes directrices très rigoureuses sur les conflits d'intérêt, conformément à la Loi sur les sociétés par actions, qui prévoit que tous les membres du conseil d'administration doivent faire des déclarations aussi bien avant que pendant leur mandat. . .

M. Markey: Je sais que nos lignes directrices sont aussi rigoureuses que toutes les autres qui existent, à ma connaissance.

M. Gavsie: . . .et la politique prévoit la révocation par l'organisme qui les a nommés, c'est–à–dire le gouvernement régional du côté ontarien ou du côté québécois des membres du conseil qui tenteraient d'outrepasser les bornes et de contourner les lignes directrices sur les conflits d'intérêt.

Le président: Merci, messieurs. Avez–vous une question supplémentaire, monsieur Guimond?

Mr. Guimond: On the other hand, I am sure that you'll be very conservative when you apply the rule of law under which one cannot do indirectly what one cannot do directly.

Mr. Gavsie: Yes, yes.

Mr. Guimond: You'll have to be quite careful. If one of your directors was to be a member of an architectural firm, your architectural contracts will be painstakingly scrutinized by all other architectural firms. You must avoid the old "scratch my back and I'll scratch Yours".

[*Text*]

[*Translation*]

• 1620

Mr. Markey: Absolutely. Your point is very well made, and there have been people who have declined to participate for that reason.

M. Markey: Absolument. Vous avez tout à fait raison, et je dois vous dire que les gens ont refusé de participer à nos travaux, précisément pour cette raison.

Mr. Guimond: It never happens.

M. Guimond: Ça n'arrive jamais.

The Chairman: We've had a pretty thorough answer on that point.

Le président: Nous avons eu une réponse vraiment exhaustive là–dessus.

Mr. Gouk.

Monsieur Gouk.

Mr. Gouk: I have just a couple of things. First of all, even though I'm sitting on the other side of the meeting room, both my party and I are largely in favour of this whole process of the devolution of airports, as well as the commercialization of the air navigation service. These two things are sort of working in lock–step with one another to the extent that Transport Canada's aviation budget is going to be reduced to some $60 million a year as the projected figure. Obviously you are aware that none of the airports under the national airports program receive funding either for operation or capital work. So you've got a tremendous program of very intriguing capital works here.

M. Gouk: J'ai juste deux points à faire valoir. Premièrement, même si je suis assis de l'autre côté de la table, le parti que je représente et moi–même sommes vraiment favorables à tout ce processus de dévolution des aéroports, ainsi qu'à la commercialisation des services de navigation aérienne. Ce sont deux éléments indissociables, dans la mesure où le budget de l'aviation de Transports Canada va être réduit d'environ 60 millions de dollars par année, d'après les projections. Vous savez sûrement qu'aucun des aéroports relevant du programme des aéroports nationaux n'est censé recevoir de financement aussi bien pour ses dépenses de fonctionnement que pour ses immobilisations. Autrement dit, vous allez vous retrouver avec un énorme programme de travaux d'immobilisations très intéressants.

What is your intended method of fund–raising and capitalization for this?

Comment comptez–vous trouver de l'argent pour ces travaux?

Mr. Gavsie: We have negotiated a line of credit with a Canadian chartered bank to assist us with the due diligence process, where we will have to engage consultants and advisers—primarily aviation commercial advisers—on aircraft movement and airport operations. So one source of funding is the bank line of credit, which of course has to be repaid.

M. Gavsie: Nous avons négocié une ligne de crédit avec une banque à charte canadienne pour nous aider à faire preuve d'une diligence raisonnable, ce qui suppose que nous allons devoir retenir des services de consultants—surtout des spécialistes de l'aviation commerciale—sur les mouvements d'aéronefs et les opérations aéroportuaires. Cette ligne de crédit bancaire est donc une source de financement qu'il faudra rembourser, bien sûr.

Secondly, there are extremely novel ways of financing such capital projects as airports, but the starting point is to build your needs and the financial cost thereof right into the lease deal initially made with Transport Canada. That's why I've said we're not there yet. Even if we're incorporated as an airport authority, there is absolutely no assurance we are going to make the deal with Transport because there will be many hard discussions with regard to Ottawa Airport.

Il y a aussi des façons originales de financer des projets d'immobilisations comme la construction aéroportuaire, mais il faut commencer par préciser ces besoins et leurs coûts dans le bail signé avec Transports Canada. C'est pourquoi j'ai dit que nous n'en sommes pas encore là. Même si nous étions constitués en société en tant qu'administration aéroportuaire, absolument rien ne nous garantit que nous allons conclure un marché avec Transports Canada, parce que nous allons avoir de nombreuses discussions difficiles au sujet de l'aéroport d'Ottawa.

Mr. Gouk: Are you looking at a net lease arrangement with Transport Canada, or are you looking at some arrangement of two–way cashflows that would handle some of your capitalization?

M. Gouk: Envisagez–vous un bail net avec Transports Canada, ou prévoyez–vous plutôt une sorte d'entente avec des mouvements de trésorie dans les deux sens qui répondraient à certains de vos besoins de capitaux?

Mr. Gavsie: We understand the bases of the leases with the existing airport authorities are going to be changed. In all candour, we have not yet seen what Transport Canada is proposing. We have been told verbally that the tremendous complexity other airport authorities have built into their lease rental formulae is going to be reduced, thank goodness—I'm from Missouri so I'll wait until I see it—but we're going to have to go through that exercise when we see it from Transport Canada for the first time.

M. Gavsie: Nous croyons savoir qu'on va modifier les principes de base des baux avec les administrations aéroportuaires existantes. En toute franchise, nous n'avons pas encore vu ce que Transports Canada propose. On nous a dit qu'on allait simplifier les formules d'établissement des baux sur lesquelles les autres administrations aéroportuaires ont insisté, et Dieu merci—bien que j'attends de le voir pour le croire, comme je suis originaire du Missouri—mais c'est un pas que nous allons devoir franchir quand Transports Canada nous présentera ses propositions pour la première fois.

[*Texte*]

Mr. Bird: The major nut of it, though, David and Mr. Chairman, is a net arrangement. That seems to be the underlying current to this.

I would just like to add one thing. Through our initiatives and our experience in projects around town, we see the ability to do things jointly with other commercial entities and to expand the economic base of the airport, providing funds to do the things that are in the capital programs and so on. We see ways of leasing to private companies, involving other businesses at the airport to in fact expand the profitability of the area in order that those profits can be used to put back and enhance the airport for this community.

Mr. Gouk: So you could potentially then be looking at one of your new projects, sort of privatizing it within your own group to the extent of selling the rights to someone.

Mr. Markey: A parking garage is a good example of the kind of innovation you can have in that area.

Mr. Bird: Some of the reselling work, some of the arrangements with carriers, these sorts of things.

The Chairman: Are you prepared to tell us today that you will not institute that ridiculous $10 and $15 passenger tax that we've seen at the other airport—

Mr. Bird: If I could just add something, Mr. Chairman, we are very anxious to avoid that as being the solution to any agreement with Transport Canada. There is always a wink and nod. If we don't do our due diligence well enough, we end up taking over something that puts us in the red from day one, and we're into one of those circumstances. We're going to fight tooth and nail to avoid that circumstance to start with, for sure.

• 1625

Mr. Gavsie: If I can just elaborate on one point, I had the privilege of being shown around the construction project that is now Vancouver Airport. It is absolutely exciting when you see what is going on there. They're virtually doubling the size of their terminal in Vancouver, plus building a new runway. The cost is, I think, $600 million or $700 million—in that area. Half of the financing is coming from conventional lending, if I understand it correctly; the other half is being financed through the head charge. It's serving a purpose there, but in my own personal view—

The Chairman: I've contributed a few hundred dollars to it myself.

Mr. Hubbard.

Mr. Hubbard (Miramichi): Mr. Chairman, I came in late and probably missed a couple of key points.

Who are the principals who set up this so-called planning company? Were there two or three people that expanded themselves to include a list of 15 or 20?

[*Traduction*]

M. Bird: Il n'empêche, David et monsieur le président, que le noeud du problème, c'est un bail net. Ça semble être la tendance sous-jacente.

Je voudrais juste ajouter un point. Nos initiatives et l'expérience que nous avons accumulées grâce à nos projets dans la région nous ont appris à collaborer avec d'autres entreprises commerciales et à être en mesure d'élargir l'assiette économique de l'aéroport, en obtenant les fonds nécessaires pour faire les immobilisations voulues, et ainsi de suite. Nous envisageons des moyens de conclure des baux avec des entreprises privées pour faire participer d'autres entreprises à l'aéroport, afin d'accroître sa rentabilité de façon à ce que les profits réalisés puissent être réinvestis en améliorant l'aéroport pour toute la collectivité.

M. Gouk: Vous pourriez donc envisager un de vos nouveaux projets que nous privatiseriez dans votre groupe, dans la mesure où vous vendriez les droits à quelqu'un d'autre.

M. Markey: Un garage pour garer les véhicules serait un bon exemple du genre d'innovation possible à cet égard.

M. Bird: Il y aurait aussi certaines des entreprises de revente, certaines des ententes avec les transporteurs, bref ce genre de choses là.

Le président: Êtes-vous disposé à nous dire aujourd'hui que vous n'instaurerez pas cette taxe ridicule de 10$ et de 15$ par voyageur que nous avons subie à l'autre aéroport. . .

M. Bird: Monsieur le président, si je puis me permettre d'ajouter une précision, nous tenons vraiment beaucoup à éviter d'être obligés d'avoir recours à cela pour rentabiliser une entente avec Transports Canada. Il y a toujours des conditions non écrites. Si nous ne faisons pas preuve de toute la diligence raisonnable, nous allons finir par assumer des responsabilités qui vont nous faire perdre de l'argent au début, auquel cas nous allons nous retrouver précisément dans une situation comme celle-là. Nous allons nous battre comme de beaux diables pour éviter d'être dans cette situation là dès le début, je vous l'assure.

M. Gavsie: Permettez-moi de vous donner un exemple pour expliquer notre point de vue: j'ai eu le privilège de faire une visite guidée du projet de construction sur le site de l'aéroport de Vancouver. On y fait un travail absolument remarquable. L'administration aéroportuaire est en train de doubler à toutes fins utiles la superficie de l'aérogare, en plus de construire une nouvelle piste. Le coût des travaux s'élève à 600 ou 700 millions de dollars, je pense. C'est de cet ordre. La moitié du financement provient d'institutions prêteuses, si j'ai bien compris, mais l'autre moitié est financée par la capitation. C'est une taxe qui sert à quelque chose là, mais, à mon avis. . .

Le président: J'ai moi-même verser une contribution de quelques centaines de dollars.

Monsieur Hubbard.

M. Hubbard (Miramichi): Monsieur le président, je suis arrivé en retard et j'ai probablement raté un ou deux points clés.

Qui sont les dirigeants qui ont créé cette prétendre compagnie de planification? Serait-ce deux ou trois personnes qui se sont trouvé des associés pour aboutir à une liste de 15 ou 20 membres?

[*Text*]

Mr. Gavsie: I think you're looking at us.

Mr. Hubbard: We spend a lot of time and in fact are still involved with the Pearson group. How would this group differ from the Pearson group?

Mr. Gavsie: As I understand Pearson, in its future life there will be an airport authority; there will be a CAA to operate Pearson. In the past, whatever was done or undone... We can read, and you people know the details much, much better than we do. There will be a Canadian airport authority at Pearson. The nominees will come from regional governments, as I understand it, but they again have to fit within the framework of the policy; namely, none of them can be elected or appointed officials. In all probability they will have to come from the private sector, which is where we will come from.

Mr. Markey: If I may for a moment, I can't say I understand the differences between the two. What I can say is that the group we're putting forward is consistent in every respect with the policy Mr. Young has outlined. We're simply proceeding along the lines of the policy framework that's been put forward for us. We've restructured our by–laws; we've restructured whatever is necessary to conform to those new policies. There shouldn't be much similarity.

Mr. Hubbard: Mr. Chairman, how does this particular organization differ from the C–22 group in Toronto that we're trying to...?

Mr. Bird: Mr. Chairman, this is what I was wondering.

Mr. Markey: Can you clarify for us, Mr. Chairman, what C–22 is? You have put us at a disadvantage.

The Chairman: Well, I'm just trying to clarify for our colleague. I'm just trying to ascertain what the question is. There are two different sets of groups at two different airports—two different situations. I guess the difference, Mr. Hubbard, between this group and the former group at Pearson is that the former group at Pearson was not a combination of municipally led partnerships between the municipalities at Pearson—

Mr. Hubbard: This is the point I was trying to make in the first question. Are you representing various municipal groups?

Mr. Markey: Yes, sir. We have people who have been nominated by various components of the municipality who will be replaced and directed by the various components.

Mr. Gavsie: Our planning has been endorsed, and the members of the planning group have been endorsed by regional municipalities, by City of Ottawa, Nepean and Gloucester councils and by councils in the Outaouais area in Hull, Gatineau and Aylmer. But we are just the planning group to bring into existence the entity to be called the airport authority, which will then have its own set of rules and regulations.

[*Translation*]

M. Gavsie: Je pense que c'est à nous que vous parlez.

M. Hubbard: Nous allons consacrer beaucoup de temps au problème du groupe de l'aéroport Pearson, et ce n'est pas encore réglé. Comment votre groupe différerait–il de ce groupe–là?

M. Gavsie: Si j'ai bien compris la situation de l'aéroport Pearson, il sera éventuellement dirigé par une administration aéroportuaire; c'est une administration aéroportuaire qui l'exploitera. Dans le passé, ce qu'on a fait ou défait... Nous savons lire, et vous êtes bien plus au courant des détails que nous. Il y aura une administration aéroportuaire canadienne à l'aéroport Pearson. Ses membres seront proposés par les gouvernements régionaux, si j'ai bien compris,mais ils devront satisfaire aux exigences de la politique, ce qui signifie qu'aucun d'entre eux ne peut être un élu ou un fonctionnaire. Il est à peu près certain qu'ils devront être issus du secteur privé, et c'est de ce secteur que nous venons, nous aussi.

M. Markey: Si je puis faire une petite intervention, je vous dirai que je ne suis pas sûr de comprendre la différence entre ce groupe là et le nôtre. Par contre, je puis vous affirmer que le groupe que nous proposons respecte en tous points la politique de M. Young. Nous ne faisons que procéder conformément à la politique qu'on nous a présentée. Nous avons repensé notre règlement intérieur et fait toutes les restructurations nécessaires pour nous conformer aux nouvelles politiques. Il ne devrait pas y avoir beaucoup de ressemblance entre les deux groupes.

M. Hubbard: Monsieur le président, comment cette organisation–ci diffère–t–elle du groupe des C–22 de Toronto que nous essayons de...?

M. Bird: Monsieur le président, c'est ce que je me demandais.

M. Markey: Monsieur le président, pourriez–vous nous explique ce qu'est ce groupe des C–22. Vous avez de l'information qui nous échappe.

Le président: Et bien, je vais juste essayer d'expliquer la situation à notre collègue. J'essaie simplement de savoir quelles questions il a posées. Il y a deux groupes différents à deux aéroports différents; les situations sont différentes. À mon avis, monsieur Hubbard, la différence entre ce groupe–ci et l'ancien groupe de l'aéroport Pearson, c'est que ce dernier n'était pas une combinaison de partenariat constitué à l'initiative des municipalités entre les municipalités desservies par l'aéroport Pearson...

M. Hubbard: C'est ce que j'essayais de savoir dans ma première question. Représentez–vous différents groupes municipaux?

M. Markey: Oui, monsieur. Nos membres ont été choisis par divers éléments des municipalités qui vont être remplacés et dirigés par ces divers éléments.

M. Gavsie: On a approuvé notre planification, et les membres de notre groupe de planification ont été appuyés par les municipalités régionales, et par les conseils municipaux d'Ottawa, de Nepean et de Gloucester ainsi que par ceux des municipalités de l'Outaouais, Hull, Gatineau et Aylmer. Cela dit, nous ne sommes que le groupe de planification qui va créer ce qu'on appellera l'administration aéroportuaire, une personne morale qui aura ses propres règles et règlements.

[*Texte*]

Mr. Hubbard: I didn't get that from the first. In terms of that endorsement, then, Mr. Chairman, does that mean they've been personally endorsed or endorsed as a group? There is a big difference in this in terms of the perception the public would have.

Mr. Markey: We have been endorsed publicly by motions moved and supported publicly in forums in all those municipal governments and regional governments in the region. We have all been there present, individually and personally for those hearings.

Mr. Hubbard: The names of the people on this list, then, would be people who have been endorsed as representing the various components of the region.

Mr. Gavsie: But only to plan for the bringing into being of the airport authority. They have not been endorsed yet as directors of the airport authority. That will be done by separate process once we're incorporated.

We're not quite there, Mr. Chairman, at this point. We hope to be there, and then of course the local governments will do the endorsation again—we hope.

• 1630

The Chairman: That's a very different structure, a very different focus.

Mr. Hubbard: In conclusion, the directors of this company will be directors appointed by the various authorities.

Mr. Gavsie: Right, save for two federal directly appointed reps, and Ontario will have the opportunity to choose whether they want to. All others will be nominated by either regional government on the Ontario side or regional government in the Outaouais.

The Chairman: It's very different from the PDC set–up.

Mr. Gavsie: Louis, did you want to add to that?

Mr. Bertrand: I think it's been answered now. It's strictly that the guidelines for anybody wishing to incorporate a CAA now address that question very specifically, and we need the endorsement of the regional municipalities or the implicated municipalities to be acceptable to sit at the table with Transport. That's a given. And of course, a major distinction is that it's a not–for–profit company, too, where all money is reinvested in the operation.

The Chairman: We wouldn't have a problem with PDC if that were the case in that particular situation. Of course I stand to be corrected, but without those endorsements you don't get the keys.

Mr. Markey: That's the point. Absolutely, Mr. Chairman.

Le président: Monsieur Guimond.

M. Guimond: Monsieur Bertrand, vous êtes associé dans un cabinet, mais êtes–vous ratifié par un quelconque conseil municipal? La ratification n'est pas encore faite?

[*Traduction*]

M. Hubbard: Ce n'est pas ce que j'ai compris au départ. L'appui en question signifie–t–il que ces gens ont été appuyés individuellement ou collectivement, monsieur le président? Il y a une grande différence entre les deux, aux yeux du public.

M. Markey: Nous avons été appuyés publiquement, en vertu de motions présentées et appuyées publiquement dans chacun des gouvernements municipaux et régionaux de la région. Nous avons tous été présents individuellement et personnellement à ces audiences–là.

M. Hubbard: Les gens dont les noms figurent sur cette liste auraient donc été appuyés à titre de représentants à différents éléments de la région.

M. Gavsie: Oui, mais seulement pour planifier la création de l'administration aéroportuaire. Ils n'ont pas été confirmés comme membres du conseil d'administration de cette organisation. Ce sera fait dans le cadre d'un autre processus, une fois que l'administration aura été constituée en société.

Nous n'en sommes pas encore arrivés là, monsieur le président. Nous espérons être de la partie, et ensuite, bien sûr, les autorités locales donneront encore leur approbation—nous l'espérons.

Le président: Il s'agit d'une structure très différente, doté d'un mandat très différent.

M. Hubbard: Bref, les administrateurs de cette société seront des administrateurs nommés par les diverses instances locales.

M. Gavsie: Exactement, sauf dans le cas des deux représentants nommés directement par le gouvernement fédéral, et l'Ontario aura aussi l'occasion d'en désigner si elle le désire. Tous les autres seront nommés soit par le gouvernement régional de l'Ontario soit par le gouvernement régional de l'Outaouais.

Le président: C'est très différent de la structure des groupes de planification locaux.

M. Gavsie: Louis, vouliez–vous ajouter quelque chose?

M. Bertrand: Je pense que vous avez bien répondu à la question. Il est vrai que les modalités régissant la participation de quelqu'un à l'AAC sont très bien décrites dans les lignes directrices, et toute nomination doit être entérinée par les municipalités régionales ou les municipalités intéressées pour que l'AAC puisse négocier avec le ministère des Transports. C'est officiel. Et bien sûr, une grande différence, c'est qu'il s'agit d'une société sans but non lucratif, dont tous les fonds sont réinvestis dans l'exploitation de l'aéroport.

Le président: Le cas échéant, nous n'aurions pas de problème avec le groupe de planification. Corrigez–moi si j'ai tort, mais sans ces approbations, vous n'aurez pas la responsabilité de l'aéroport.

M. Markey: C'est exact. Vous avez tout à fait raison, monsieur le président.

The Chairman: Mr. Guimond.

Mr. Guimond: Mr. Bertrand, you are associated with a firm, but has your designation been approved by a municipal administration? You haven't got this endorsement yet, have you?

[*Text*]

M. Bertrand: Non, exactement. La ratification n'est pas faite parce que la nouvelle politique va déterminer la façon dont les individus devaient être choisis pour satisfaire aux exigences de la politique du ministère des Transports. Alors, dans ce contexte, on doit soumettre à nouveau, et c'est ce qui est fait en ce moment, la formule de mise en candidature et de nomination des directeurs. Ce sera fait avant qu'on arrive à l'étape des discussions avec les représentants du ministère, pour un transfert quelconque.

M. Guimond: Est–ce que vous allez pouvoir faire parvenir à la greffière les résolutions de chacune des corporations municipales impliquées?

M. Bertrand: Certainement, ça me fera plaisir de le faire. D'ailleurs, je peux vous dire que toutes ces municipalités ont déjà endossé la procédure ancienne selon laquelle on a commencé à travailler, et maintenant qu'on a de nouvelles exigences qui viennent de la nouvelle politique, on retourne devant ces mêmes conseils pour obtenir un nouvel appui.

M. Guimond: Monsieur Gavsie, vous êtes un associé de l'étude Olgivy Renault, à Ottawa. Est–ce qu'il est dans votre intention de vous faire aider, directement ou indirectement par votre collègue associé de Montréal, M. Brian Mulroney?

M. Gavsie: Monsieur Guimond, je suis un volontaire.

Mr. Gouk: I have nothing else other than to say that a challenge has been put out to the public generally with these airports. It's good to know there are people out there who are looking at taking it up. Good luck with it.

The Chairman: Seeing no more questions, gentlemen, we thank you for your appearance before our committee. It was very informative. It's actually the first group that's come before the committee, and so the questions may have been a little bit stiffer than the last group might get. But you've enlightened us, and we thank you for that, and good luck.

Mr. Markey: Hopefully as a result of being here first, we'll be approved first so we can get going through this process.

The Chairman: We'll put in a word for you.

Mr. Markey: Thank you. We would welcome that.

The Chairman: The meeting is adjourned.

[*Translation*]

Mr. Bertrand: Precisely not. We haven't got the endorsement, because the new policy is going to determine the way people will be chosen to comply with the MOT policy requirements. Given that context, we must submit again—and that's what we are doing now—the nomination form for the designation of directors. It will be done before we enter into negotiations with the department officials about a possible transfer.

Mr. Guimond: Are you going to be able to send to the clerk a copy of the resolutions adopted by each and every municipal administration interested?

Mr. Bertrand: Sure, I will be glad to do this. Moreover, I can tell you that all the municipalities have already endorsed the former process into which we were already engaged, and now that we have other requirements coming from the new policy, we are going back to these administrations to get a new approval.

Mr. Guimond: Mr. Gavsie, you are associated with Olgivy Renault in Ottawa. Is it your intention to get some help, directly or indirectly, from your associate colleague of Montreal, Mr. Brian Mulroney?

Mr. Gavsie: Mr. Guimond, I am a voluntary person.

M. Gouk: Je n'ai rien d'autre à ajouter que de dire que la gestion de ces aéroports est un défi qui a été lancé au public en général. Il est bon de savoir qu'il y a des gens qui sont désirez d'en assumer la responsabilité. Je leur souhaite bonne chance.

Le président: Comme il n'y a pas d'autres questions, messieurs, permettez–moi de vous remercier d'avoir accepté de comparaître devant notre Comité. Votre témoignage a été très éclairant. Vous êtes effectivement le premier groupe à venir comparaître devant le Comité, et c'est sans doute pourquoi nous avons adopté un ton un peu plus agressif que celui que nous adopterons avec le dernier groupe. Mais vous avez éclairé notre lanterne. Nous vous en remercions beaucoup et vous souhaitons bonne chance.

M. Markey: J'espère que dans la mesure où nous avons été les premiers à venir témoigner, nous serons les premiers à obtenir l'approbation nous permettant de donner suite à notre projet.

Le président: Nous dirons un bon mot pour vous.

M. Markey: Merci. Nous en serions ravis.

Le président: La séance est levée.

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid Port payé
Lettermail Poste–lettre
8801320
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Ottawa International Airport Planning Company:

David Gavsie, Chairman;

Louis Bertrand, Lawyer, Beaudry, Bertrand;

Graham Bird, Graham Bird & Associates—Perez Group;

Stephen Markey, Vice–Chairman, Executive Consultants Limited.

TÉMOINS

De Ottawa International Airport Planning Company:

David Gavsie, président;

Louis Bertrand, avocat, Beaudry, Bertrand;

Graham Bird, Graham Bird & Associates—Perez Group;

Stephen Markey, vice–président, Executive Consultants Limited.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

CA1
X627
-T82

Governme
Publicatio

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 18

Tuesday, November 22, 1994

Chairperson: Stan Keyes

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 18

Le mardi 22 novembre 1994

Président: Stan Keyes

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès–verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of the National Airports Policy, bilateral air negotiations, and the commercialization of the air navigation system

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude de la politique nationale des aéroports, des négociations bilatérales et de la commercialisation du système de navigation aérienne

---

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

LIBRARY
FEB 2 3 1995
University of To

First Session of the Thirty–fifth Parliament, 1994

Première session de la trente–cinquième législature, 1994

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice–Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Charles Hubbard
Daphne Jennings
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Jake Hoeppner
Elsie Wayne—(8)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice–présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Charles Hubbard
Daphne Jennings
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Jake Hoeppner
Elsie Wayne—(8)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 22, 1994
(25)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 3:37 o'clock p.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, and Stan Keyes.

Acting Members present: Walt Lastewka for Anna Terrana.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witness: From the Air Transport Association of Canada: John Crichton, President and Chief Executive Officer.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed consideration of the National Airports Policy, bilateral air negotiations, and the commercialization of the air navigation system. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated October 4, 1994, Issue No. 11*).

John Crichton made an opening statement and answered questions.

At 4:22 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage

Clerk of the Committee

PROCÈS–VERBAL

LE MARDI 22 NOVEMBRE 1994
(25)

[*Translation*]

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 37, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Stan Keyes.

Membre suppléant présent: Walt Lastewka pour Anna Terrana.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Témoin: De l'Association du transport aérien du Canada: John Crichton, président et chef de la direction.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité poursuit son étude sur la politique nationale des aéroports, les négociations bilatérales et la commercialisation du système de navigation aérienne (*voir les Procès–verbaux et témoignages du 4 octobre 1994, fascicule n° 11*).

John Crichton fait un exposé et répond aux questions.

À 16 h 22, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité

Ellen Savage

[*Text*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Tuesday, November 22, 1994

• 1535

The Chairman: Good afternoon, colleagues.

Pursuant to Standing Order 108(2), and in consideration of the national airport policy, bilateral air negotiations, and commercialization of the air navigation system, we have before us this afternoon John Crichton, who is CEO, Air Transport Association of Canada.

We welcome you, John, on a return visit to this esteemed committee. We look forward to your remarks.

Mr. John Crichton (President and Chief Executive Officer, Air Transport Association of Canada): Thank you, Mr. Chairman, and thank you for the opportunity to appear before the committee today.

Some time ago I filed with the clerk a very brief précis of my remarks, in point form, and what I intend to deal with on the two issues of the national airport policy and the commercialization of the air navigation system. I'd like to say at the outset that the commercial air transport industry is represented by ATAC, as the trade association representing commercial aviation interests in Canada. Our members represent approximately 95% of the commercial aviation revenues generated in Canada. Our members range in size from the very large, such as Air Canada and Canadian, right down through the spectrum to small charter and flying schools.

ATAC is supportive, and the industry is supportive, of both commercialization initiatives taken by Transport Canada. I'd like to stress that in principle we are very supportive of these changes Minister Young has introduced. They are major changes. They're unprecedented changes, really, in the way the industry operates. But we support them, and we want to be part of the solution, because we understand why these changes are necessary, given the financial situation governments currently find themselves in.

That support having been stated and stressed, of course the devil is in the details, and we do have some concerns we are working with Transport Canada and other interested parties to try to resolve.

First, on the airport policy, we certainly recognize that devolving the airports to local authorities or ownership is in the long term the most efficient and responsive way to operate the airports. We believe in spite of the deficits that appear to be present for a lot of these airports, many of the local municipalities that will most likely end up owning them or operating them will be able to create operating synergies that can go a long way towards reducing those deficits. Our

[*Translation*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le mardi 22 novembre 1994

Le président: Bonjour, chers collègues.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à la politique nationale relative aux aéroports, aux négociations aériennes bilatérales ainsi qu'à la commercialisation du système de l'aviation aérienne, nous accueillons cet après–midi John Crichton, président et directeur général de l'Association du transport aérien du Canada.

Nous sommes heureux de vous accueillir une fois de plus à ce comité qui nous est cher, John. Nous sommes impatients d'entendre vos observations.

M. John Crichton (président et chef de la Direction, Association du transport aérien du Canada): Merci beaucoup, monsieur le président, je vous suis très reconnaissant de m'avoir offert l'occasion de comparaître aujourd'hui devant le comité.

Il y a quelque temps j'ai déposé auprès du greffier un mémoire succinct de mes observations, du style télégraphique, et je me propose d'aborder deux questions, à savoir la politique nationale relative aux aéroports et la commercialisation du système de la navigation aérienne. D'entrée de jeu, je tiens à préciser que le secteur du transport aérien commercial est représenté par l'ATAC, association professionnelle qui défend les intérêts de l'aviation commerciale au Canada. Nos membres représentent environ 95 p. 100 du chiffre d'affaires global de l'aviation commerciale au Canada. Ils constituent un large éventail, depuis les très grandes sociétés, comme Air Canada ou les lignes aériennes Canadien international, jusqu'aux petites compagnies nolisées et aux écoles de pilotage.

L'ATAC ainsi que le secteur du transport aérien commercial souscrivent aux deux initiatives de commercialisation prises par Transports Canada. Je tiens à souligner par principe que nous sommes très favorables aux changements apportés par le ministre, M. Young. Il s'agit de changements importants. Ce sont, en effet des changements sans les précédents en ce qui concerne les modalités d'exploitation de l'industrie. Néanmoins, nous les appuyons et nous voulons faire partie de la solution, parce que nous comprenons la raison pour laquelle ces changements sont nécessaires, vu la situation financière dans laquelle se trouvent actuellement les gouvernements.

Une fois ce soutien affirmé et manifesté, reste le plus difficile, c'est–à–dire entrer dans les détails et, à cet égard, nous éprouvons quelques problèmes que nous essayons de résoudre en collaboration avec Transports Canada et d'autres parties prenantes.

Premièrement, en ce qui concerne la politique nationale relative aux aéroports, nous reconnaissons évidemment que la cession des aéroports aux autorités locales constitue, à long terme, la façon la plus efficace et la plus raisonnable qui soit d'exploiter des aéroports. À notre avis, malgré les déficits que connaissent de nombreux aéroports, un grand nombre des municipalités qui finiront très vraisemblablement par devenir les propriétaires pour pouvoir les exploiter sont en mesure

[*Texte*]

association is beginning to take steps to work with those municipalities to try to help them do that.

We feel very strongly that given this change in policy, getting the federal government out of the business of operating airports or subsidizing airports, once this subsidy burden is shed over the next few years we will need to rethink some other aspects of the system, particularly in the user–pay policy.

• 1540

Commercial aviation has been willing to pay, and has reinforced its position that it will pay, 100% of its fairly attributable costs. But we won't pay 101% or more. We feel anything above 100% is in effect a hidden tax. So we want to do what can be done to try to make sure that as this new policy is implemented, it is 100% user–pay but not more.

When one examines modes, in comparison with other modes of transport in the country the airline industry has been paying a substantial portion of its cost for a very long time, and we are quite prepared to go to 100%. It's important to stress how critical it is to Canadian competitiveness in business, in an international sense, and how aviation fits into that competitive mode and why it is therefore very important to make sure aviation in this country is not expected to pay a financial burden beyond what its costs are. This would hurt not only the aviation industry itself but everyone else in this country who depends on aviation. Given the size of this country and the fact that in medium–and long–haul transportation aviation is now the mass mode of transport, there isn't really any practical alternative in a country of this size.

To be more specific, when we deal with the existing local airport authorities and the soon–to–be Canadian airport authorities, which will be created for the larger 26 national airports, there is a lack of user representation on these boards. In fact, there is no user representation on these boards—user in the sense of commercial aviation. The commercial carriers are currently on the outside looking in, yet they are expected to pay the bills. We feel greater accountability to the users and transparency for the users are needed with these airport authorities that are being set up. As things now stand, they are effectively unregulated monopolies.

When I say that, I think one needs to ask who the customer is. I've heard it said that the airlines really don't pay the bill, they just charge it to their customers. While one can say that's true to a certain extent, it's also very true that our customers expect the airlines to represent them when it comes to dealing with technical matters and charges such as what it costs to run airports, what it costs to run air navigation systems. The average passenger can't be involved in those kinds of decisions. All he or she wants is a safe ride at a reasonable price.

[*Traduction*]

d'instaurer un climat qui contribuera grandement à réduire ces déficits. Notre association a commencé à collaborer avec ces municipalités afin de les aider à y parvenir.

Nous sommes convaincus qu'à la lumière du changement de politique, à savoir le fait que le gouvernement fédéral se retire du dossier de l'exploitation des aéroports ou de leur financement, une fois que le fardeau des subventions se sera atténué au cours des quelques années qui viennent, il nous faudra revoir certains autres aspects du système, notamment en ce qui a trait à la politique du financement par l'usager.

L'aviation commerciale a toujours été prête à payer, et elle a réitéré son engagement d'assumer la totalité des coûts représentant sa part équitable. Mais nous ne voulons pas payer 101 p. 100 ou davantage. À notre avis, au–delà de 100 p. 100, c'est un impôt déguisé. Nous voulons donc faire le nécessaire pour que, une fois cette nouvelle politique en oeuvre, le financement soit assuré à 100 p. 100 par l'usager, mais non pas davantage.

En comparaison avec nos autres modes de transport, on constate que l'aviation commerciale assure depuis très longtemps une partie substantielle de ses charges, et nous sommes tout à fait prêts à aller jusqu'à 100 p. 100. Il importe de souligner combien cet aspect est déterminant pour la compétitivité du Canada, la place qu'occupe l'aviation civile à cet égard et la raison pour laquelle il convient de ne pas exiger de notre aviation commerciale qu'elle assume un fardeau financier supérieur aux coûts qu'elle entraîne. Une telle façon de faire nuirait non seulement à l'aviation commerciale mais également à tous les secteurs qui dépendent d'elle. Compte tenu de la taille de notre pays et étant donné que le long et moyen courrier est devenu le mode de transport de masse, il n'existe pas vraiment d'autres solutions pratiques.

Pour tout dire, en ce qui concerne les autorités aéroportuaires locales actuelles et les futures autorités aéroportuaires canadiennes qui coifferont bientôt les 26 grands aéroports nationaux, force est de constater que les usagers sont tous représentés aux conseils de ces structures. En fait, on n'y trouve aucun représentant des usagers—usagers au sens de l'aviation commerciale, s'entend. Les transporteurs commerciaux sont actuellement de l'autre côté de la clôture, même si on s'attend à ce qu'ils règlent la facture. Nous estimons qu'il faut beaucoup plus responsabiliser les usagers et prévoir une plus grande transparence dans le travail des autorités aéroportuaires qui vont être mises en place. À l'heure actuelle elles constituent des monopoles qui ne sont pas efficacement contrôlés.

À ce propos, je pense qu'il faut se poser la question: qui est le client? J'ai entendu dire que les transporteurs aériens ne règlent pas vraiment la facture, qu'ils se contentent de la répercuter sur leurs clients. Certes, cela est vrai dans une certaine mesure, mais il est tout aussi vrai que nos clients s'attendent à ce que les transporteurs aériens les représentent lorqu'il est question d'aspects techniques et de coûts liés, par exemple, à l'exploitation des aéroports ou de systèmes de navigation aérienne. Le passager moyen n'est pas en mesure d'intervenir dans ce genre de décisions. Tout ce qu'il souhaite, c'est de voler en toute sécurité, à un prix raisonnable.

[*Text*]

So in fact the air transport industry has a very legitimate role to play, as a watchdog, in what it costs to provide air transportation. And our industry has had a pretty rough ride of it in the last five years. As a group, we've lost $2 billion in the last five years. The passengers didn't lose that money. The shareholders who own the airlines lost that money. There is a significant amount of concern in that area.

We're concerned about the present structure of the leases that exist between Transport Canada and the four local airport authorities in existence. We're concerned about the proposed structure of some of the new leases to be struck. We're concerned that they don't conform to accepted commercial practices. And now, given the new policy and the decision by the government to get out of the subsidy business in airports, we feel a balancing is required to keep user–pay to 100% but not more. We're urging the government to adopt a principle of airport commercialization with the notion that government revenues from airport activity should not exceed the government's costs.

[*Translation*]

L'industrie du transport aérien a donc un rôle tout à fait légitime à remplir, celui de gardien de l'intégrité financière, en ce qui a trait aux coûts du transport aérien. Or, notre industrie n'a pas eu la vie facile ces dernières années. Globalement, nous avons perdu deux milliards de dollars au cours de cette période. Les passagers eux, n'ont rien perdu. Les perdants, ont été les actionnaires des compagnies d'aviation. On s'inquiète beaucoup dans ce domaine.

Ce qui nous préoccupe, c'est l'actuelle structure des baux conclus en Transports Canada et les quatre autorités aéroportuaires locales qui existent actuellement. Nous entretenons des réserves à l'égard de la structure proposée pour quelques–uns des nouveaux baux à conclure. Nous sommes inquiets parce qu'ils ne sont pas conformes aux pratiques commerciales reconnues. Ainsi donc, à la lumière de la nouvelle politique et de la décision prise par le gouvernement de ne plus subventionner les aéroports, nous estimons qu'un équilibre s'impose c'est–à–dire que le financement soit assuré à 100 p. 100, mais pas davantage, par l'usager. Nous exhortons le gouvernement à adopter le principe suivant pour la commercialisation des aéroports: que les recettes que le gouvernement retire de l'activité aéroportuaire ne soient pas supérieures aux dépenses qu'il encourt.

• 1545

Turning to the air navigation system, I believe you heard from some previous witnesses a few weeks ago that an unprecedented coalition of aviation users and stakeholders is in favour of commercializing into the not–for–profit corporation option. That group, apart from ATAC, includes the Canadian Air Traffic Control Association, the Canadian Air Line Pilots Association, the Canadian Owners and Pilots Association, or COPA, the CBAA or Business Aircraft Operators, and now AQTA, the newest member, representing commercial air carriers in the province of Quebec.

All these groups realize the importance of getting this one right, commercializing this one right and putting such a critical service to air transport within a proper body, one that is not out to seek a profit but to run the system as efficiently as possible so the users have the lowest possible costs. In turn, the passengers will too.

In this respect, I would stress that other international organizations have supported the not–for–profit principle, including the International Air Transport Association and the Air Transport Association of America. In addition, very recently the Canadian Airports Council endorsed a not–for–profit corporation. It's least costly to air travellers, because regardless of the assumptions you make on various financial indices, it always comes out with lower costs over the long run, because it does not try to earn a return on investment and the taxes are paid by the user, not at the level of service delivery.

En ce qui concerne le système de navigation aérienne, je crois savoir qu'il y a quelques semaines de cela certains témoins vous ont déclaré qu'une coalition sans précédent d'usagers et d'actionnaires de milieu de l'aviation est en faveur de la formule des sociétés sans but lucratif. Outre l'ATAC, ces groupes comprennent l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, l'Association des pilotes de ligne, la Canadian Owners and Pilots Association ou COPA, la Canadian Business Aircraft Association ou CBAA et désormais l'AQTA, le dernier membre, qui représente les transporteurs aériens commerciaux du Québec.

Ces associations reconnaissent l'importance de bien faire les choses, de commercialiser le système comme il faut et de placer ce service indispensable au transport aérien sous la responsabilité d'un organisme approprié n'ayant pas pour vocation de réaliser des profits mais d'exploiter le système le plus efficacement possible afin qu'il en coûte le moins possible aux usagers. Au bout du compte, les passagers en bénéficieront également.

À ce propos, je tiens à signaler que d'autres organisations internationales ont souscrit au principe des sociétés sans but lucratif, notamment à l'Association du transport aérien international et l'Association américaine du transport aérien. De plus, tout récemment, le Conseil des aéroports du Canada a adhéré à l'idée d'une société sans but lucratif. Il en coûte moins pour les voyageurs par avion parce que, quelles que soient les hypothèses avancées concernant les divers indices financiers, les coûts sont toujours moindres à long terme, la société ne visant pas à rentabiliser un investissement et les taxes étant assumées par l'usager plutôt qu'au niveau de la prestation des services.

[*Texte*]

We're proposing that such a not–for–profit corporation would purchase or lease the existing air navigation system assets from the government over time at cost, less depreciation and obsolescence, and linked to going–concern values and the user's legitimate ability to pay. We will be paying 100% of the cost now and eliminating the existing $200 million–a–year subsidy.

We think it's critical that the composition of the board of directors of the corporation reflect in an equitable and proportional fashion the commercial industry that will be paying most of the bill. But in that sense we're not talking about control at all. The commercial industry is talking about, and has proposed, four seats out of a thirteen–or fifteen–seat board. To us, that is a very critical consideration if this corporation is to meet the vision of all the users and the other stakeholders.

Again, reasonable financial arrangements would have to be made with the government, respecting the investments that have been made but also respecting the need to have in Canada a competitive system that affects not only the airlines but also the users of the system. The bottom line is that we need affordable air transportation as a nation and we think this commercialization option is the best way to get it.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Crichton, for your brief but thorough remarks.

Mr. Guimond.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Monsieur le président, je m'excuse de mon retard et, M. Crichton, parce qu'il y a un principe que j'applique à moi–même, «les absents ont toujours tort». Si vous y avez déjà répondu, je lirai les bleus, sinon, j'aimerais vous entendre ici sur la version française de votre présentation. Vous mentionnez: «...il faudrait revoir la structure des taux passés entre Transport Canada et les administrations portuaires locales, de même avec les autorités de l'aviation civile afin de les rendre conformes aux principes commerciaux reconnus».

• 1550

Est–ce que vous pourriez élaborer davantage sur ce que vous entendez par «principes commerciaux reconnus»? Et je le répète, si on a répondu à cette question...

This point was made, was it not?

Mr. Crichton: Our understanding of the basic terms and conditions of the existing leases is such that the airport authorities as lessees are responsible for all operating costs of the airport but also all capital costs, whether those capital costs be in the form of maintenance and repair of existing assets or in the form of additions to other assets at the airport. They are responsible for all those capital costs. In a normal commercial real estate environment the landlord, rather than the tenant, looks after virtually all the capital items.

The other factor at play in that same dynamic is the fact that in spite of the tenant, the airport authority, having to pay for all those capital costs, it never achieves ownership of them. Every dollar it puts into the airport—in fact, ownership reverts

[*Traduction*]

Nous proposons qu'au fil des ans ce genre de sociétés sans but lucratif achètent ou louent les biens rattachés au système de navigation aérienne appartenant au gouvernement, au prix coûtant moins dépréciation et obsolescence, en fonction des valeurs liées à la continuité de l'exploitation et de la capacité légitime de payer des usagers. Nous assumerons désormais 100 p. 100 des coûts, ce qui entraînera l'élimination de l'actuelle subvention de 200 millions de dollars par an.

Nous croyons qu'il est essentiel que la composition du conseil d'administration des sociétés accorde une représentation équitable et proportionnelle à l'aviation commerciale qui, somme toute, paiera le gros de la facture. Nous ne cherchons pas ici à obtenir le contrôle. Ce que l'aviation commerciale veut et ce qu'elle a proposé, ce sont quatre sièges sur les 13 ou 15 que compteront les conseils. Selon nous, c'est là une question cruciale si l'on veut que ces sociétés reflètent la vision de l'ensemble des usagers et des actionnaires.

Il conviendrait donc de conclure des accords financiers raisonnables avec le gouvernement quant aux investissements déjà engagés ainsi que de la nécessité de doter le Canada d'un système compétitif qui concerne non seulement les transporteurs aériens mais également les usagers. Somme toute, notre nation a besoin d'un système de transport aérien d'un coût raisonnable et nous pensons que cette option commercialisation constitue la solution.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Crichton, de vos observations brèves mais judicieuses.

Monsieur Guimond.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Mr. Chairman, and you too Mr. Crichton, please excuse my being late because there is a principle that I apply to myself: "The absents are always in the wrong". If you have already answered to this question, I will read the blues otherwise I would like to hear you about something which I will take from the French version of your presentation. You mentioned: "—it will be need to revise the structure of rates conclude between Transport Canada and the local airport authorities and with the civil aviation authorities as well in order to make them conform to the accepted commercial principle".

Could you elaborate a bit more on what you mean by accepted commercial principle"? And again, if that question was answered—

Ce point a été soulevé, oui ou non?

M. Crichton: Nous croyons comprendre qu'en vertu des modalités et conditions de base des baux actuels, les autorités aéroportuaires en tant que locataires, vont prendre en charge non seulement tous les coûts d'exploitation de l'aéroport mais également les coûts d'investissement, qu'il s'agisse d'entretenir et de réparer les biens actuels ou d'en ajouter d'autres. Elles doivent assumer tous ces coûts d'investissement. Habituellement, dans le secteur de l'immobilier, c'est le propriétaire, et non le locataire, qui assume presque tous les coûts d'investissement.

L'autre facteur qui intervient dans cette dynamique, c'est le fait que, même si elle assume presque tous les coûts d'investissement, l'autorité aéroportuaire, n'accède jamais à la propriété. Elle investit chaque dollar dans l'aéroport... En

[*Text*]

to Transport Canada at the time when it happens. The third spoke, if you will, in that particular situation, the revenue generated by those assets—in fact, a very significant chunk of it, pursuant to the leases, automatically goes to Transport Canada.

Let's take a look at what's happening in Vancouver right now. The airport authority is making a $350 million investment to build a new runway and to build a new international terminal. None of the money for that is coming from the federal government. All the money, completely, is coming from the users. Yet the ownership, once that money is invested and it is up and running—it's going to generate significant amounts of revenue over the years, but a large portion of that revenue will automatically go to the federal government. So we're into a situation that is somewhat bizarre in the normal world of commercial leasing, because in effect the users are going to be paying for those assets many times over.

What we're saying is that we need to rethink that, because under the new policy the government will be getting out of the cross–subsidy it has historically had since aviation began in this country, of taking the profits from the airports that made money and using them to subsidize the airports that lost money in other parts of the country. That's now going to end.

We're saying we have to balance the books so the money coming in from these leased airports, the 26 national airports, should not exceed what the government costs are going to be when the policy is fully implemented and it stays within the user–pay policy. We see one of the ways to correct that imbalance quickly as being to restructure the leases at those airports to reflect normal commercial leasing principles.

Mr. Fontana (London East): I think you're mistaken about no cross–subsidization, because if you had read the paper—In fact, the national airports will be contributing to a Canadian airport capital fund for local and regional airports. There will still be a certain amount of subsidization.

Mr. Crichton: You're quite right. I should have explained. The projected budget for the Transport Canada airports group at the end of five years, when the policy is implemented, is $60 million a year, $35 million of which is the capital assistance program you're referring to. The other $25 million is program operating cost. The least revenue from the four existing LAAs is already in the $60 million area. Pearson Airport alone, some people are speculating, could bring in between $80 million and $100 million a year once it becomes a CAA.

• 1555

As the policy is implemented over the next five years, and as the government reduces its subsidy in those five years, we're going to reach a point at which the revenues from those airport leases are going to exceed the government's costs, including the

[*Translation*]

fait, le droit de propriété est ultimement cédé à Transports Canada. Le troisième volet, dans ce cas particulier, celui des revenus tirés de ces actifs. . . En fait, selon les baux, une très bonne partie de ces revenus, va automatiquement à Transports Canada.

Voyons ce qui se passe actuellement à Vancouver. L'autorité aéroportuaire investit 350 millions de dollars dans la construction d'une nouvelle piste et d'un nouvel aérogare international. Pas un seul ton ne provient du gouvernement fédéral. La totalité de cet argent provient des usagers. Néanmoins, le droit de propriété, une fois que l'argent est investit et produit. . . Cela va finir par générer d'importants revenus, mais une bonne partie des recettes ira automatiquement au gouvernement fédéral. Nous nous trouvons dans une situation qui est quelque peu bizarre par rapport à ce qui se passe normalement dans le secteur de la location commerciale, parce que les usagers vont se trouver à payer ces actifs bien des fois.

Selon nous, il nous faut modifier cet état de chose, parce qu'en vertu de la nouvelle politique, le gouvernement va cesser de faire de l'inter–financement comme il le fait depuis que l'aviation existe dans ce pays, cesser de ponctionner dans les bénéfices réalisés à part les aéroports rentables pour financer les aéroports qui affichent des déficits ailleurs au Canada. C'est fini, tout cela.

À notre avis, il nous faut équilibrer les livres de façon qu'on ne retire pas plus des aéroports loués, c'est–à–dire les 26 aéroports nationaux, que ce qu'il en coûte au gouvernement, lorsque la politique sera entièrement mise en oeuvre et conforme à la politique de financement par les usagers. Selon nous, une des façons de corriger rapidement le déséquilibre actuel serait de restructurer les baux conclus avec ces aéroports en fonction des principes habituels de location commerciale.

M. Fontana (London–Est): Je crois que vous faites erreur à propos de la fin de l'inter–financement, parce que si vous avez lu le document. . . En fait, les aéroports nationaux contribueront à un fonds d'immobilisation des aéroports canadiens destiné aux aéroports locaux et régionaux. Il y a aura encore une certaine forme de subvention.

M. Crichton: Vous avez tout à fait raison. J'aurais dû m'expliquer davantage. Le budget proposé pour le Groupe aéroportuaire de Transports Canada à la fin de la période de cinq ans, soit la durée de la mise en oeuvre de la politique, s'élève à 68 millions de dollars par an, dont 35 millions de dollars affectés au programme d'aide aux immobilisations auquel vous faites allusion. L'autre montant de 25 millions de dollars concerne les coûts d'exécution du programme. Le chiffre d'affaire minimum auquel on peut s'attendre pour les quatre autorités aéroportuaires locales ou LAA actuelles se situe déjà aux environ de 60 millions de dollars. D'aucuns estiment qu'à lui seul, l'aéroport Pearson pourrait rapporter 80 millions à 100 millions de dollars par an quand il aura acquis le statut d'autorité aéroportuaire canadienne ou CAA.

Étant donné que la mise en oeuvre de cette politique s'étendra sur les cinq prochaines années et que le gouvernement réduira progressivement sa subvention pendant tout ce temps, il arrivera un moment où les recettes des aéroports loués

[*Texte*]

capital assistance program. What we're saying is that we want to try to reach agreement with the government now to deal with that in principle. Again, the industry has bought into this initiative and other initiatives on the basis that the user should pay 100% of attributable cost, but not more.

Le président: Monsieur Guimond?

M. Guimond: Merci.

La semaine dernière, nous avons eu la visite des représentants — je ne me rappelle plus le nom de l'association — des travailleurs et des travailleuses des FSS, et il me semblait que vous, vous étiez l'un des membres du Groupe des cinq.

C'est la première fois que j'ai l'occasion de vérifier ce point–là. Il semble y avoir un profond désaccord de principe vis–à–vis de ce que vous suggérez, le Groupe des cinq, à propos d'avoir une société à but non lucratif. Ils voudraient avoir, et passez–moi l'expression, une Poste Canada de l'air ou une Société canadienne d'hypothèques et de logement, donc une société d'État.

Et j'avais cru comprendre, lorsqu'on a reçu les gens des FSS, je crois, qu'on aboutirait peut–être encore avec une société d'État, qu'on tomberait peut–être dans la même situation qu'aujourd'hui.

J'aimerais vous entendre, et aussi, je leur ai posé la même question que je vais vous poser maintenant. Avez–vous tenté ou est–ce que vous les avez effectivement rencontrés? Est–ce qu'ils sont venus vous voir ou êtes–vous allés les voir pour essayer, peut–être, d'expliquer votre projet, de le mieux vendre, ou sont–ils vraiment réfractaires au départ?

Mr. Crichton: I believe the union you're referring to is CAPRO. They are one of nine unions, I believe, currently representing employees in the air navigation system. I can tell you that over the course of the last seven or eight months we've been in fairly intensive committee work with Transport Canada, all the stakeholders and users, including all the bargaining agents. This culminated in a two–day meeting in Aylmer, Quebec, about two weeks ago to try to reach a consensus on the final report for all the committee work.

I'm happy to tell this committee that in spite of eight of those nine unions having to that point registered opposition to commercialization in principle, and to anything other than a crown corporation, seven of those eight clearly indicated that if the government decided the not–for–profit corporation was the way it wanted to go, then they could live with it, provided their existing contracts were respected on transition and provided an acceptable package of employee benefits could be worked out. CAPRO was the one union that indicated it still preferred the crown corporation option.

To be very blunt about it, the unions see this process as a major change. Why should they support it if it has the potential to undermine their existing contracts or benefits? They were very candid about that. They were very honest about it. That was their preoccupation.

[*Traduction*]

dépasseront les coûts imputés au gouvernement, notamment pour ce qui est du programme d'aide aux immobilisations. Nous voulons donc essayer de conclure une entente de principe avec le gouvernement dans ce domaine. Encore une fois, l'industrie a souscrit à cette initiative et à d'autres dans la perspective que l'usager assumerait 100 p. 100 des coûts imputables mais pas davantage.

The Chairman: Mr. Guimond?

Mr. Guimond: Thank you.

Last week, we met representatives — I forgot the name of their association — of FSS workers, and it seemed to me that you were one of those members of the group of five.

It's the first time I have the opportunity to check this point. There seems to have a deep disagreement in principle about what the group of five suggests, that is having a not–for–profit corporation. They wanted to have, and you'll pardon me the expression, a flying Post Canada or a Central Mortgage and Housing Corporation, a crown corporation.

And it seemed to me, when we received FSS people, that it would perhaps still end up with a crown corporation, that we would perhaps return to the same situation than we have now.

I ask them the same question that I'm going to ask you now. Have you made any attempt to meet them or did you meet them effectively? Did they come to see you or did you go and see them to try, perhaps, to explain your proposal to sell it, or are they really against it at the outset?

M. Crichton: Je crois que le syndicat auquel vous faites allusion est l'ACPER. C'est l'un des neuf syndicats, qui représente actuellement les employés oeuvrant dans le système de la navigation aérienne. Je peux vous dire qu'au cours des sept ou huit derniers mois, notre comité a travaillé assez intensément en collaboration avec Transports Canada, avec l'ensemble des parties intéressées et des usagers, notamment avec les agents négociateurs. Le tout s'est terminé par une réunion de deux jours à Aylmer au Québec, deux semaines environ avant qu'un consensus ne se fasse sur le rapport final concernant tous les travaux du comité.

Je suis heureux de pouvoir dire à ce comité que, si huit des neuf syndicats ont alors manifesté leur opposition de principe à la commercialisation et à toute formule autre qu'une société d'État, sur ces huit syndicats, sept ont clairement indiqué que si le gouvernement optait pour la création d'une société sans but lucratif, il pourrait faire avec, pourvu que les conventions actuelles soient respectées lors de la période de transition et qu'un ensemble acceptable d'avantages sociaux soit élaboré. L'ACPER est le seul syndicat qui a fait valoir qu'il préférait encore la formule de la société d'État.

Il faut dire les choses carrément, le syndicat considère ce processus comme un changement majeur. Pourquoi y souscrirait–il s'il risque d'affecter négativement leurs conventions collectives ou leurs avantages actuels. Ils ont été très clairs à ce sujet. Ils ont été très francs à ce propos. Voilà ce qui les préoccupait.

[*Text*]

But certainly eight of the nine organizations have now recognized the bigger picture, recognized the government needs to do something in these areas, and provided their very legitimate concerns about their terms and conditions of work and their contracts and benefits are dealt with in a fair manner and are not disturbed in the transition, they're prepared to go along.

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): We've talked of this considerably before, so I'm quite familiar with your position. There are a couple of things I would like to ask. One is on airports.

• 1600

When you talk about reducing the lease amounts once the subsidies are phased out over the five–year period, what about the concept of cross–subsidization still occurring, as opposed to simply saying, okay, if the regional airports are cut off from subsidies, with the exception of the $35 million capital cost allowance, what about some additional revenues coming to the government and the government modifying its position, to some degree, on subsidies for certain airports that may be regulated in such things as emergency services at a point where they are going to be visited back on the airlines anyway if they don't have subsidies, so you are either going to pay here or going to pay there? Would it be more equitable for these smaller communities with regional airports to have some additional amount of funding generated out of the national airports to make a profit to be used to offset some—not all, but some—of the possible costs of regional airports?

Mr. Crichton: First of all, I must confess we have not been presented with any proposals or schemes along those lines. It has been presented to us as we're getting out that everybody will pay their fair share. We will be going to the principle of site–specific charges. We've been working with that principle and trying to deal with that principle.

I wouldn't sit here and rule out a scheme along the lines you're suggesting. I wouldn't say it is necessarily workable. It might pose a problem. Once you're in the subsidy business, it is sometimes a slippery slope, and it's hard to to keep track of or make value judgments in that kind of an economic environment. But I wouldn't rule it out as something we wouldn't be able to work with.

Mr. Gouk: What I am looking at is the idea that some of the smaller airports are off and operating with regional carriers, which may or may not be direct subsidiaries of a larger airline, for example. Would it be better for the larger airline to have a little additional cost at these major airports, as opposed to reducing that to the absolute bottom dollar, which is what you have proposed thus far, and have a percentage of the loss subsidized to a maximum of whatever additional amount is put into the kitty, in the same way as this capital project fund is generated?

[*Translation*]

Néanmoins, huit des neuf organisations reconnaissent que ce projet est plus global, ils reconnaissent la nécessité pour le gouvernement d'intervenir dans ce domaine et, à condition qu'on tienne compte de leurs préoccupations légitimes relativement à leurs conditions de travail ainsi que leurs conventions collectives et les avantages sociaux dont ils bénéficient pendant la période de transition, ils sont prêts à aller de l'avant.

M. Gouk (Kootenay–Ouest—Revelstoke): Comme nous avons longuement traité de la question auparavant, je connais bien votre position. J'aimerais vous poser quelques questions. La première concerne les aéroports.

Quand vous parlez de réduire les montants affectés aux baux une fois qu'on aura éliminé graduellement les subventions tout au long des cinq ans à venir, pourquoi le concept d'interfinancement ne subsisterait–il pas, au lieu de dire simplement: d'accord, si les aéroports régionaux sont privés de subventions, à l'exception de la réduction pour amortissement de 35 millions de dollars, pourquoi certains revenus supplémentaires n'iraient–ils pas au gouvernement et pourquoi le gouvernement ne modifierait–il pas sa position, dans une certaine mesure, à l'égard des subventions à accorder à certains aéroports qui peuvent être réglementés dans certains domaines comme les services d'urgence de façon qu'ils seront tenus de faire appel de nouveau aux transporteurs aériens s'ils ne touchent pas de subventions? Autrement dit, dans les deux cas vous allez devoir payer? Ne serait–il pas plus équitable à l'égard des petites communautés dotées d'aéroports régionaux si elles disposaient de fonds additionnels générés par les aéroports nationaux, ce qui leur permettrait de réaliser des bénéfices pour assumer une partie—et non la totalité—des coûts possibles des aéroports régionaux?

M. Crichton: Tout d'abord je dois avouer que nous n'avons pas présenté des propositions ou de plans allant dans ce sens. On nous a fait valoir qu'il s'agissait de faire en sorte que tout le monde paie sa juste part. Nous nous approcherons du principe des coûts propres à chaque installation. Nous avons travaillé sur ce principe pour le rendre applicable.

Je ne devais pas venir ici pour repousser un plan dans le sens où vous l'attendez. Je ne dirai pas que c'est nécessairement réalisable. Cela peut poser problème. En matière de subventions, on est parfois sur un terrain glissant et il est difficile d'assurer un suivi ou de formuler des jugements de valeur dans un tel environnement économique. Néanmoins, je ne vais pas affirmer qu'il s'agit là de quelque chose qui n'est pas réalisable pour nous.

M. Gouk: Ce qui m'intéresse, c'est que certains des petits aéroports sont hors circuit et desservis par des transporteurs régionaux bénéficiant ou pas de subventions directes d'une grande compagnie aérienne. Voudrait–il mieux que la grosse compagnie aérienne subisse un coût un peu élevé aux grands aéroports, plutôt qu'on réduise le montant à néant, soit la proposition que vous avez formulée jusqu'ici, et de disposer d'une proportion de la perte subventionnée jusqu'à un maximum du montant additionnel versé dans la cagnotte dans le cas du fonds pour immobilisations à venir?

[*Texte*]

Mr. Crichton: Again, the devil would really be in the details of something like that. I am trying to figure out how you could set up something like that in an equitable manner and make it work. The tendency with the airlines today is that they are prepared to deal with 10% cost recovery even at the smaller airports, provided it is 100% and provided honest and legitimate, transparent efforts are made to reduce the costs.

One of our big concerns is that there will be a tendency on the part of whoever ends up with these airports and is faced with a deficit to have a major reaction that says, let's try to solve the deficit problem by increasing revenue, therefore user fees, rather than by really trying to deal with the expense side of the ledger first in a very thorough way. As an industry, we are very anxious to help them do that.

We would rather sit down and work with those municipalities, work with those airport authorities and so on — and not only to define what our needs are. Our needs may be less than they think they are, and therefore the costs may be too. But there are a lot of other ways those costs could be reduced.

I think the members of the industry generally feel they are content to pay the site–specific charges, they are content to pay 100% of their fairly attributable costs, but they are very, very concerned there is going to be a tendency to balance the books simply by increasing the user fees or imposing passenger facility charges and so on. We really think that would be detrimental to everybody's interest in the long run.

• 1605

Mr. Gouk: There's concern that, conceivably, getting their lease payments reduced substantially if we go with this concept you propose would enhance the profitability of the airlines in the big airports. If there was no fund to subsidize some of the smaller regional airports, they could rationalize that the cost was simply too high to make those particular runs viable, and thus might end up by pulling out of some the smaller regional airports.

I want to cover a couple of topics.

The other side of this is the government's argument that they theoretically, as the representative of the Canadian taxpayer, have an investment in all of these airports and are entitled to a return on their investment — thus, their rationalization for charging far more than the aggregate total of $60 million a year.

Could you respond briefly to that concept?

Mr. Crichton: Yes, but I shall just close the loop on the last point.

If the lease payments at the major airports are reduced from the airport authority to the government, then that in turn will result in lower user charges to the airlines at those airports. That's going to give them more money to pay the charges at the regional airports.

[*Traduction*]

M. Crichton: Je le répète, le plus difficile, c'est lorsqu'on entre dans les détails. J'essaie de voir comment on pourrait mettre sur pied quelque chose de semblable d'une façon qui soit équitable et de le mettre en application. On observe actuellement une certaine tendance chez les compagnies aériennes. Elles sont prêtes à accepter un recouvrement des coûts de l'ordre de 10 p. 100 même dans les petits aéroports, pourvu que ce soit tout et pourvu que l'on déploie des efforts honnêtes, légitimes et transparents pour réduire des coûts.

L'une de nos grandes préoccupations c'est qu'il y a un risque que quiconque se retrouve avec ces aéroports soit confronté à un déficit et ait tendance à réagir à l'excès en disant: résolvons le problème du déficit en accroissant les revenus et donc les frais d'utilisation, au lieu d'essayer de s'attaquer au poste des dépenses. Notre industrie, veut vraiment leur fournir une aide de la sorte.

Nous préférons prendre le temps nécessaire et travailler en collaboration avec ces municipalités, ces autorités aéroportuaires et ainsi de suite — au lieu de nous contenter de définir nos besoins. Nos besoins sont peut–être moindres qu'on ne le croit tout comme les coûts d'ailleurs. Et il existe bien d'autres moyens de réduire les coûts.

Je pense qu'en règle générale, les intervenants de l'industrie assument volontiers les coûts propres à chaque installation, assument volontiers la totalité des coûts qui leur sont équitablement imputés, mais ils redoutent qu'on en vienne à vouloir équilibrer les comptes en se contentant d'augmenter les frais d'utilisation ou d'imposer des frais de supplément de service et ainsi de suite. Nous sommes convaincus qu'à long terme cette attitude serait contraire aux intérêts de tous.

M. Gouk: On s'inquiète, peut–être avec raison, qu'en allant de l'avant avec votre proposition et en réduisant de beaucoup les loyers, on n'augmente la rentabilité des lignes aériennes dans les grands aéroports. S'il n'y avait pas de fonds pour subventionner certains des petits aéroports régionaux, ces sociétés pourraient soutenir que le coût était tout simplement trop élevé pour que les liaisons en question soient rentables, de sorte qu'elles pourraient se retirer de certains petits aéroports régionaux.

Il y a deux ou trois sujets sur lesquels je voudrais m'arrêter.

En effet, le gouvernement, qui dit représenter les contribuables canadiens, soutient avoir investi dans tous ces aéroports et avoir droit de toucher quelque chose au titre du rendement sur ce capital investi; c'est ainsi qu'il explique les frais nettement supérieurs au montant global de 60 millions de dollars par année.

Pourriez–vous commenter brièvement ce principe?

M. Crichton: Oui, mais j'aimerais boucler la boucle sur ce dernier point.

Si les paiements de location dans les grands aéroports sont réduits entre les autorités aéroportuaires et le gouvernement, il y aura donc une baisse des redevances d'usage imposée aux compagnies aériennes dans ces aéroports. Elles auront donc plus d'argent pour acquitter les redevances dans les aéroports régionaux.

[*Text*]

Again, it's all a closed loop. So that's the other way to deal with that problem. That gets out of the question of subsidies.

We are the first to agree that the airports in question are assets. They're assets owned by the people of Canada. They've been built up. The people of Canada have put the money in to create them. We believe the government is entitled to earn a return on investment in those assets. We're urging sitting down to agree on what in fact the values of those assets are, using normal accounting practices to establish what the assets are, in order to establish what an acceptable commercial return on that investment is.

The problem with the leases I talked about is not that. The problem goes far beyond that, because the airline industry certainly recognizes that there's a money cost to those assets and it has to be returned. When we buy the new assets—when we put the $350 million into them in Vancouver, for instance—we don't think the government should earn a return on that investment, because they didn't make the investment. That's one of the major differences.

Mr. Gouk: Given the commercialization of air navigation services, CAPRO, as you mentioned, is one group that is looking at the crown corporation concept as opposed to a not–for–profit one. Some of the arguments they've brought forward—in their opinion, at least—are on insufficient employee representation on the board and specifically no capital representation, less government control and an inclination of the users who would be in control of it to reduce services in areas where it is neither profitable nor expense–saving for them, and so on.

Could you respond briefly to their position?

Mr. Crichton: In terms of the employee representation on the board, the proposal we have put forward has two labour groups represented on the board. One is the controllers union, and in transition the controllers would represent at least 50% of the workforce.

The other labour group is the Canadian Air Line Pilots Association. Certainly, in terms of employee groups, those are the two key ones in the air navigation system, and they're at the very front end—the pointed end of it, if I can say that. The controllers and the pilots are the nuts and bolts of the system that make it work.

In our view, nothing is carved in stone with respect to the final composition of the board. It's open as far as I know, because at the end of the day it's really within the discretion of the government to decide how that board will be made up.

The other labour groups are certainly going to be heard on that subject as and if we go forward to try to work out a not–for–profit corporation. Some of the labour groups have also told me, though, that they'd rather not be on the board. It's still an open question.

• 1610

On the second part of your question, on the user control, I would have to say that's a fallacy. It's absolutely critical to the commercial aviation industry that it should have an efficient, operable air navigation system—not only one that is reasonably

[*Translation*]

Encore une fois, la boucle est bouclée. Il s'agit d'une autre solution qui dépasse la question des subventions.

Nous sommes les premiers à admettre que les aéroports en question représentent des actifs. Ce sont des actifs que possèdent les Canadiens; des actifs qui ont été accumulés. Ce sont les Canadiens qui ont investi de l'argent pour les créer. À notre avis, le gouvernement a droit à un rendement du capital investi dans ces actifs. Les intéressés doivent se réunir pour calculer, en ayant recours à des pratiques comptables établies, la valeur de ces actifs, afin de déterminer ce qui serait un rendement du capital investi acceptable.

En ce qui concerne les paiements de location dont j'ai parlé, le problème est différent et va bien au–delà de cette question, parce que l'aviation commerciale reconnaît certainement que ces actifs entraînent un coût financier et qu'il doit y avoir rendement. Quand nous achetons les nouveaux actifs—par exemple quand nous investissons 350 millions de dollars à Vancouver—, nous ne pensons pas que le gouvernement devrait obtenir un rendement sur cet investissement, parce ce que ce n'est pas lui qui a investi. Voilà une des principales différences.

M. Gouk: S'agissant de commercialisation des services de navigation aérienne, l'Association canadienne des professionnels de l'exploitation radio, comme vous le mentionnez, envisage plutôt la formule d'une société d'état que d'un organisme sans but lucratif. Du moins, l'ACPER a fait valoir des arguments portant sur la représentation insuffisante des employés au conseil d'administration et, en particulier, sur l'absence de représentation des investisseurs, la réduction du contrôle gouvernemental et une tendance des utilisateurs, qui exerçaient ce contrôle, à réduire les services qui ne sont pas rentables ou qui ne peuvent donner lieu à une réduction des dépenses.

Pourriez–vous commenter brièvement cette position?

M. Crichton: À propos de la représentation des employés au conseil d'administration, nous avons proposé que deux groupes syndicaux en soient membres. Premièrement, il y aurait le syndicat des contrôleurs, qui, en période de transition, représenterait au moins 50 p. 100 des effectifs.

Deuxièmement, il y a l'Association canadienne des pilotes de ligne. Certes, ce sont les deux groupes d'employés les plus importants dans tout le système de navigation aérienne et ils sont au tout premier plan. En effet, le système ne fonctionnerait pas sans les contrôleurs ni les pilotes.

À notre avis, rien n'est définitif en ce qui concerne la composition finale du conseil d'administration. Sauf erreur, il revient vraiment au gouvernement de décider comment ce conseil sera composé.

Les autres groupes syndicaux vont certainement s'exprimer si nous tentons d'opter pour une entreprise sans but lucratif. Cependant, certains de ces groupes syndicaux m'ont déjà dit qu'ils préféreraient ne pas être représentés au conseil d'administration. C'est une question dont on peut encore discuter.

Quant à la deuxième partie de votre question, sur le contrôle par les utilisateurs, je pense qu'il s'agit d'un sophisme. L'aviation commerciale doit absolument disposer d'un système de navigation aérienne efficace et fonctionnel, et pas seulement

[*Texte*]

priced. When I say "efficient", that also means that it's providing service where service is required, because it can make such a tremendous difference to the operating cost of the airline if air navigation services and air traffic control services are provided in a way that expedites traffic. It means shorter flying times, less congestion, and less waiting, all of which have a tremendous financial impact on the air carriers.

I can point to numerous instances in which the industry has in fact urged government to provide more service in certain areas because the industry can see the efficiency gains of having those or having a radar located in a certain place. We just had one installed in northern Quebec to facilitate the North Atlantic traffic, and in order to expedite the traffic the industry readily agreed to pay the cost.

There is just no incentive whatsoever for the industry to cut back on service, but every incentive for it in fact to make it better.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): I was very pleased to hear Mr. Crichton's remarks, which were very supportive of the government's policy on local airport authorities taking over airports.

Your organization seemed to support that policy. Is that correct?

Mr. Crichton: Yes, we do. We'd like to see some fine–tuning, but we're definitely supportive of it.

Mr. Comuzzi: I have some comments attributed to you in a speech you made in Winnipeg on October 6. You said that municipalities should not be afraid to take over airports and that we should all be leery of the government–appointed boards and the additional bureaucracy these will create.

Mr. Crichton: I didn't say that.

Mr. Comuzzi: I hope not, but that's what's attributed to you.

Mr. Crichton: The first part about encouraging municipalities not to be afraid is true, but I did not say to be leery of government–appointed boards and the bureaucracy taking over. I did not say that.

Mr. Comuzzi: Would you be accurate in your statement that municipalities should not be afraid to take over? Are you not saying there that municipalities should take over the airports?

Mr. Crichton: You mustn't have an actual copy of my remarks. What I said was that it appeared that under the policy in all likelihood most of the 70–some regional and local airports that the government was going to sell or dispose of, as opposed to continue to own, such as the 26 bigger national airports, would end up in municipal hands as opposed to provincial or private hands.

Therefore I was saying to the municipalities: This is new; a lot, if not all, of these airports have operated at a deficit. You're probably telling yourself that the last thing you want is to be handed another loser, downloading from another level of

[*Traduction*]

rentable. Par efficacité, j'entends que le système doit donner un service là où il est nécessaire, parce qu'il peut y avoir une différence énorme dans les coûts de fonctionnement des compagnies aériennes, si les services des navigations aériennes et de contrôle aérien sont fournis de manière à favoriser l'écoulement du trafic. Il en résulte des temps de vol plus court, moins de congestion et des temps d'attente moins longs, autrement dit, tous ces éléments qui peuvent avoir une incidence financière énorme pour les transporteurs aériens.

Je peux citer de nombreux cas où l'industrie a vraiment fait pression sur le gouvernement pour qu'il fournisse des services dans certaines régions où l'industrie pouvait estimer qu'il serait plus efficace pour elle qu'un système ou un radar se trouve à tel ou tel emplacement. Nous venons d'en faire installer un dans le nord du Québec pour faciliter le contrôle sur l'Atlantique Nord et accélérer le traffic, et l'industrie a volontiers accepté d'en assumer les coûts.

Rien n'incite l'industrie à réduire les services, mais beaucoup de choses penvent la pousser à améliorer le service.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Je me réjouis toujours d'entendre M. Crichton qui appuie très fortement la politique du gouvernement consistant à confier le contrôle des aéroports à des autorités aéroportuaires locales.

Votre organisme semble appuyer cette politique. Est–ce exact?

M. Crichton: C'est exact. Nous aimerions y voir certaines améliorations, mais nous sommes certainement favorables à cette politique.

M. Comuzzi: J'ai pris connaissance de certaines remarques que vous auriez faites lors d'un discours prononcé à Winnipeg, le 6 octobre. Vous auriez dit que les municipalités ne doivent pas craindre d'assumer le contrôle des aéroports et que nous devrions tous nous méfier des conseils d'administration nommés par le gouvernement et de la bureaucratie additionnelle qu'ils entraînent.

M. Crichton: Je n'ai pas dit cela.

M. Comuzzi: Je l'espère, mais ces propos vous ont été attribués.

M. Crichton: La première partie, celle qui concerne l'encouragement fait aux municipalités de ne pas avoir de craintes, est exacte, mais je n'ai jamais dit qu'il faut se méfier des conseils nommés par le gouvernement et de la bureaucratie que cela entraîne. Je n'ai pas dit cela.

M. Comuzzi: Pourriez–vous préciser votre déclaration, selon laquelle les municipalités ne devraient pas craindre d'assumer le contrôle des aéroports? Est–ce que vous ne dites pas plutôt que les municipalités devraient prendre le contrôle des aéroports?

M. Crichton: Vous n'avez certainement pas copie de mes déclarations. Ce que j'ai dit, c'est qu'aux termes de la politique, il est fort possible que la plupart des quelque 70 aéroports régionaux et locaux que le gouvernement s'apprête à vendre ou à céder, plutôt que d'en garder la propriété, comme c'est le cas des 26 grands aéroports nationaux, pourraient revenir aux municipalités plutôt qu'aux provinces ou à des intérêts privés.

Par conséquent, je disais aux municipalités que: La situation est nouvelle, qu'un grand nombre, sinon la totalité, de ces aéroports, ont été exploités de façon déficitaire et que probablement la dernière chose qu'elles voulaient c'est qu'on

[*Text*]

government, or whatever, but don't look at it in that way. Don't panic, don't be scared. Start taking a hard look at it. There's a lot of room between what you do as a municipal corporation and what an airport needs to do. You can effect a lot of savings in that area, so talk to the air carriers and work with them to find ways in which to lower those costs.

[*Translation*]

leur refile encore une mauvaise affaire ou qu'un autre palier de gouvernement se décharge encore sur elles. Or, ce n'est pas comme cela qu'il faut aborder la situation. Il ne faut pas paniquer, il ne faut pas avoir peur. Il faut regarder la situation en face. Il y a une bonne marge entre ce qu'une municipalité fait et ce qu'un aéroport peut faire. Comme il est possible de réaliser beaucoup d'économies à cet égard, il est donc recommandé de discuter avec les transporteurs aériens et de collaborer avec eux pour trouver des moyens de réduire les coûts.

• 1615

Mr. Comuzzi: What you're saying, then, is that you didn't make the differentiation—or maybe you did, but these remarks weren't attributed—between the 26 airports and the other airports that are under consideration that will eventually devolve to the municipalities should they desire to take them over. You didn't make that clear.

Mr. Crichton: I did in the speech in Winnipeg. I'll be happy to provide members of the committee with a copy of those remarks.

Mr. Comuzzi: I would very much like that—and given what you said at the outset of this, that you would never make comments to the effect that we have to be leery of government–appointed boards. If we take exception to anything in this appointment of boards, it is that there's a lack of government involvement in it.

Mr. Crichton: My only criticism of the board process is—

Mr. Comuzzi: Of users.

Mr. Crichton: That's correct. That's the only criticism. We have not criticized in any way the composition of the boards as they exist now or as they are proposed to exist under the new policy. We're just saying that we forgot about the users and that the air carriers should have a seat at the table.

Mr. Comuzzi: How about the rent–a–car operators?

Mr. Crichton: I'm not here as an advocate of the rent–a–car operator or the bar operator. We're paying the lion's share of the bills. We're the reason the airport exists, and as I said in my opening remarks, we believe that most of our passengers expect us to defend their interests. That's the majority of the taxpayers in Canada.

Mr. Comuzzi: I'm glad you said that, because it brings us to the next question, which is about the passengers, or the consumers. How can we get some consumer input into this process?

Mr. Crichton: My understanding of the new policy with respect to CAAs is that it specifically requires consumer representation on the boards, whatever that means. It's certainly an integral part of the policy.

Mr. Comuzzi: That's nice to hear, but I'd like to know what the airlines think a consumer is.

M. Comuzzi: Si je comprends bien, vous n'avez pas fait de différence entre les 26 aéroports et les autres qui sont visés par l'étude et qui feront éventuellement l'objet d'un tranfert aux municipalités qui voudront en prendre le contrôle. Vous n'avez pas clairement établi cette distinction.

M. Crichton: Je l'ai fait dans mon discours de Winnipeg et je serai heureux d'en remettre une copie aux membres du comité.

M. Comuzzi: Je l'apprécierais beaucoup et, compte tenu de ce que vous avez dit au début, je comprends que vous ne laisserez jamais entendre qu'il faut se méfier des conseils d'administration nommés par le gouvernement. S'il y a une critique que l'on peut formuler à cet égard, c'est qu'il n'y a pas de participation gouvernementale.

M. Crichton: Pour ma part, la seule critique que je formulerais au sujet du conseil d'administration, c'est. . .

M. Comuzzi: Les utilisateurs.

M. Crichton: C'est exact. C'est le seul élément. Nous n'avons pas fait la moindre critique sur la composition des conseils, telle qu'elle se présente maintenant ou qu'elle est proposée dans le nouvelle politique. Nous disons simplement qu'on a oublié les utilisateurs et que les transporteurs aériens devraient être présents à la table.

M. Comuzzi: Qu'en est–il des exploitants de services de location d'automobiles?

M. Crichton: Je ne suis pas ici pour défendre les exploitants de services de location d'automobiles ou de bars. Nous assurons la part du lion en ce qui concerne les factures. L'aéroport existe grâce à nous et, comme je l'ai dit dans mes remarques préliminaires, nous croyons que la plupart des voyageurs s'attendent à ce que nous défendions leurs intérêts. Il s'agit de la majorité des contribuables au Canada.

M. Comuzzi: Je suis heureux de vous entendre formuler cette remarque, puisqu'elle nous amène à la question suivante qui porte sur les voyageurs, autrement dit, les consommateurs. Comment obtenir la participation des consommateurs à tout ce processus?

M. Crichton: Si je ne m'abuse, la nouvelle politique ayant trait aux autorités portuaires du Canada exige spécifiquement que les consommateurs soient représentés au sein des conseils, peu importe ce que cela signifie. Cette exigence fait partie intégrante de la politique.

M. Comuzzi: Je suis heureux de vous l'entendre dire, mais j'aimerais connaître comment les lignes aériennes définissent un consommateur.

[*Texte*]

Mr. Crichton: From our point of view, the consumer is the user of the air service, the actual passenger or shipper of cargo. We feel very strongly that those people, and those now in this country, represent a majority of Canadians, because a majority of Canadians fly.

By and large, those people look to the air carriers to control the cost of air transport. We're the people they buy the ticket from, and rightly or wrongly, they hold us to account for the cost of that ticket. They aren't interested if we say that we have had to increase fares by 5% or 10% because this or that airport or this government has raised its cost to us. They said, don't tell me your problems; we want a cheap seat to go from Toronto to Vancouver, or wherever else.

So we believe very strongly that the air carriers in fact are a big consumer representation. We're not representing only ourselves. Those people are our customers, and when we listen to them they tell us loudly and clearly that they want us to do everything we can to keep the cost of flying down.

Mr. Comuzzi: I'd truly like to believe what you say, but given the amount of time we spend in airports and on airplanes, there is a strong suspicion that the customer is really of little consequence. You don't really fly to where we want to fly. The airlines have developed the hub and spoke. Most of our airlines that are bought and paid for by Canadians... The airport facilities are not for commuter aircraft. When you look at three or two or wherever a commuter flies in, it's the least serviced area of all airport traffic. If you get an airplane from Taiwan, it will land at the best gate in the closest configuration to the services; but if you get an airplane from London or Windsor, you walk 14 blocks through the weather, regardless of whether it's nice or not.

I don't think we service the Canadian consumer as the Canadian airlines would like us to think they do.

• 1620

That is coupled with the fact—we won't attack this today, but we'll do it another day, because I'm going to try to get it on our agenda—that the expense for a Canadian to fly in Canada on a Canadian airline is almost prohibitive today. I'm showing you a flight on a DC–9 from Toronto to Thunder Bay for $847. That's not first class, business class, or any such thing; that's the regular fare. I fly from Toronto to Tampa for $275 on a DC–9, return.

Somewhere along the line you say you're looking after the consumer in this business. I want to know who the consumer is. Is it the respective airlines, or is it the people who are using the product? I suspect, sir, that it's not the people using the product.

Mr. Crichton: Let me respond to both of those points.

[*Traduction*]

M. Crichton: Selon nous, le consommateur est celui qui utilise les services aériens, le véritable passager ou l'expéditeur de fret. Nous sommes fermement convaincus que ces gens, qui sont actuellement au Canada, représentent une majorité de Canadiens, puisqu'une majorité de Canadiens recourent aux services aériens.

Dans l'ensemble, ils s'attendent que les transporteurs aériens contrôlent le coût du transport aérien. C'est auprès de nous qu'ils achètent leurs billets et, à tort ou à raison, ils nous tiennent responsables de ce qu'il leur en coûte. Ils ne veulent pas savoir si nous augmentons les tarifs de 5 ou 10 p. 100 parce que cet aéroport ou celui–là, ou encore le gouvernement a augmenté les frais qu'ils nous imposent. Ils considèrent que ce sont nos problèmes et veulent tout simplement payer le moins possible pour aller de Toronto à Vancouver, ou ailleurs.

En notre qualité de transporteur aérien, nous sommes convaincus de représenter un grand nombre de consommateurs, et non seulement nous–mêmes. Ces gens sont nos clients et nous les écoutons quand ils nous disent haut et fort qu'il s'attendent à ce que nous fassions tout ce qu'il est possible pour qu'il en coûte le moins cher possible de prendre l'avion.

M. Comuzzi: Je crois sincèrement ce que vous dites, mais, étant donné le temps que nous passons dans les aéroports et dans les avions, nous avons fortement tendance à croire que le consommateur importe peu en réalité. En effet, on ne peut aller où l'on veut en avion, puisque les compagnies aériennes ont mis au point leur réseau en étoile. C'est le cas de la plupart des lignes aériennes qui sont achetées par les Canadiens, pour les Canadiens. Les installations portuaires ne sont pas conçues pour les avions de deuxième niveau. De tous les aéroports, ce sont les endroits où atterrissent ces appareils qui offrent le moins de service. L'avion que l'on a pris à Taïwan vient se stationner à la porte qui est la plus proche des services; mais si l'on viens de London ou de Windsor, on marche l'équivalent de 14 pâtés de maisons, peu importe le temps qu'il fait.

Je doute que le consommateur canadien reçoit des compagnies aériennes le service qu'elles disent offrir.

Nous n'aborderons pas la question aujourd'hui, mais nous le feront certainement un autre jour parce que je vais essayer de l'inscrire à l'ordre du jour, mais cela se conjugue au fait que pour voyager au Canada sur une de nos compagnies aériennes, le consommateur canadien doit payer un prix presque prohibitif de nos jours. Par exemple, un vol sur un DC–9 de Toronto à Thunder Bay coûte 847$. Ce n'est pas le prix d'un billet en première classe, ni en classe d'affaires, c'est le tarif ordinaire. Toujours sur un DC–9, je peux avoir un billet aller et retour Toronto Tampa pour 275$.

Vous avez dit incidemment que vous vous préoccupiez du consommateur, j'aimerais savoir qui est ce consommateur. S'agit–il d'une compagnie aérienne en particulier ou du particulier qui utilise le produit? À mon avis, monsieur, ce n'est pas celui qui utilise le produit.

M. Crichton: Permettez–moi de réagir à vos propos.

[*Text*]

On the question of commuter aircraft location at airports versus the jet aircraft, first of all the small aircraft don't mix with the large ones. When you start trying to manoeuvre a small aircraft around gates where there is a large aircraft you're asking for trouble. They don't mix very well. So they need to be separated.

The separation is generally done by the airport management in how they lay out and run airports. So to the extent that the airports are going to local control, there will be a greater opportunity for the people in any particular city, through that board of that LAA or CAA, to ask for changes in those areas if they feel strongly about it.

I would just add that while it's true and I've done it many times, if you arrive on a commuter aircraft you generally have to walk a much greater distance, because you're usually stuck out on a finger of some sort. On the other hand, the jet aircraft carry many times as many passengers in and out of the terminal, so if we reverse the roles, then of course we're going to be making far more people walk a greater distance than would be the case with smaller airplanes.

The cost of flying is exactly one of my major concerns. As we go about the commercialization of the airports and the air navigation system, the thing we should keep uppermost in our minds as Canadians, because flying is essential to us, is that we're not Belgium. We have to fly. We don't have any choice. We have to do what we can to keep that cost down.

In defence of the industry, if you take the current fare structures and look at all of the different fares—including the discount fares that are available, charter services, and everything else in this country—then the rates we charge today compare very favourably to those in other countries, including the U.S.A.

So it's not that Canadian carriers are gouging anybody. We're not, and the proof is in the comparison. But we are very concerned, as we go to this new regime of user pay and the transition that we have to make to operating the airports in the way proposed and the ANS, that we shall not do it in a way that will inflate those costs artificially.

Mr. Comuzzi: I've timed myself, Mr. Chairman, but I would like to pursue that.

The Chairman: You'll have to do it in your next five–minute round.

Mr. Fontana, do you have a supplementary to this?

Mr. Fontana: I have a supplementary on the consumer question.

Mr. Crichton, you talk about there being savings, efficiencies, and hopefully less cost to the airports, but more particularly in the air navigation system. You cite it being some $1 billion cheaper over 15 years if in fact a different entity, such as your non–profit group, operates the system. I take it that because of such a proposal the consumers may have a direct benefit from that being $1 billion cheaper over 15 years—$1 billion less than what it is now costing the system through the air transportation tax and so on.

[*Translation*]

En ce qui concerne les emplacement pour avions navettes plutôt que pour les moyens ou gros porteurs à réaction, disons d'abord qu'il ne faut pas mélanger petits et gros. Dès qu'on commence à faire manoeuvrer des petits porteurs à hauteur de portes conçues pour des gros appareils, on joue avec le feu. On ne mélange pas des avions de dimensions différentes, il faut les séparer.

Cette séparation est généralement effectuée par les autorités aéroportuaires dans la façon dont elles conçoivent et gèrent les emplacements. Ainsi, dans la mesure où les aéroports seront contrôler au plan local, les habitants de telle ou telle ville, par l'intermédiaire du conseil d'administration des autorités aéroportuaires, pourront demander les changements auxquels ils tiennent.

Permettez–moi d'ajouter, et c'est exact et je l'ai fait à maintes reprises, que lorsqu'on débarque d'un aéronef navette, on doit généralement parcourir de plus grandes distances à peid parce qu'on ne représente qu'une quantité négligeable. Par contre, le moyen ou le gros porteur, lui, suppose qu'un plus grand nombre de passagers transitent dans l'aérogare, de sorte que si l'on inversait les situations, on devrait obliger beaucoup plus de gens à marcher sur de longues distances que dans le cas des ppareils de plus faible barage.

Le coût du transport aérien est précisément une de mes principales préoccupations. Quand on parle de commercialisation des aéroports et du système de navigation aérienne, il ne faut pas oublier que nous sommes des Canadiens, pour qui les déplacements en avion sont essentiels. Le Canada n'est pas la Belgique. Nous devons donc faire ce que nous pouvons pour maintenir les prix au plus bas.

À la défense de l'industrie, je dirais que, si l'on prend toutes les structures tarifaires actuelles, notamment les tarifs réduits et les services de fret, on constate qu'elles se comparent très avantageusement à celles d'autres pays, y compris des États–Unis.

On ne peut donc pas parler d'escroquerie de la part des transporteurs canadiens. Ce n'est pas le cas et la preuve en est établie. Mais, tandis que nous nous dirigeons vers ce nouveau régime prévoyant des frais aux utilisateurs et vers la transition que nous devons faire pour exploiter les aéroports comme il est proposé ainsi que le service de navigation aérienne, nous devons prendre garde de ne pas provoquer une inflation artificielle des coûts.

M. Comuzzi: Il me reste peu de temps, monsieur président, mais j'aimerais poursuivre sur ce sujet.

Le président: Vous devrez le faire dans la prochaine période de cinq minutes qui vous sera attribuée.

Monsieur Fontana, avez–vous une autre question à poser?

M. Fontana: J'ai effectivement une question complémentaire au sujet des consommateurs.

Monsieur Crichton, vous parlez des économies, de l'efficacité et d'une réduction possible des coûts pour les aéroports, mais plus particulièrement du système de navigation aérienne. Vous dites qu,on pourrait réaliser une économie d'environ 1 milliard de dollars sur une période de 15 ans si le système était exploité par une autre entité, comme par votre groupe sans but lucratif. Si je comprends bien, cela étant, les consommateurs pourraient directement bénéficier d'une réduction des frais de 1 milliard de dollars sur 15 ans; 1 milliard de dollars de moins que ce qu'il en coûte actuellement pour exploiter le système.

[*Texte*]

Mr. Crichton: Actually, we had some financial consultants study the three proposed models, the three short–listed models. One was a crown corporation; another was a mixed enterprise, partly government owned and partly private sector; and the third was not–for–profit. We made the same assumptions for all three in terms of the price of the assets and so on. The difference in that revenue over the 15 years is related strictly to the fact that the other two models require a return on investment or a profit but the not–for–profit model doesn't, and the tax situation.

• 1625

There are arguments. The accountants are arguing back and forth whether it's $1 billion, $500 million, or $700 million, but everyone agrees that the not–for–profit requires the least amount of money.

Mr. Fontana: Yes, but comparatively speaking, a system now that's supported by an air transportation tax in the amount of about $600 million and a system that costs $850 million means that the taxpayers bridge the difference. At the end of the day, is your system going to be more costly or less costly to the taxpayer and directly to the consumer, as my good friend has talked about, than the system we have now?

Mr. Crichton: What we're proposing is definitely going to be less costly to the taxpayer and the consumer.

Mr. Gouk: As the hon. member for Florida mentioned—no disrespect, Joe, I wish I were in Florida many times, like right about now—I think perhaps a lot of the difference might result in an excursion fare to Florida as opposed to a full–fare economy. For instance, when we absolutely know what my staff's schedule is and we're not going to change it, I can fly my staff from British Columbia to Ottawa and back again for under $600. That's by using the discounted economy excursion rate.

Another question I have is with regard to the asset valuations. How do you see resolving the difference between what the group would likely place on valuation of ANS assets and what the government will, given such differences as their wanting to account for the full capital investment of such things as the microwave landing system? How do you see the spread coming together?

Mr. Crichton: I think it's a question of negotiation and persuasion. Obviously the government is the vendor, if you will, in this situation, and they have certainly all the leverage. What we're saying is that we need to look at these assets from a business point of view. There's a tremendous amount of obsolescence associated with them. Also, we certainly intend to appeal to the government's public policy sense of what is the right thing to do, because whatever valuation you put on those assets is going to have a direct impact on what people are going to have to pay to fly. Of course the government also has an obligation, because taxpayers are also the people who fly, and this thing is all—

Mr. Gouk: Do you have any specific mechanism in mind, though, for dealing with this?

[*Traduction*]

M. Crichton: En fait, des conseillers financiers se sont penchés sur les trois modèles proposés: une société d'État; une entreprise mixte, mi–privée et mi–publique et une société sans but lucratif. Dans les trois cas nous avons établi les mêmes hypothèses relativement à la valeur des actifs. La différence des recettes sur une période de 15 ans est strictement liée au fait que deux modèles exigent un rendement sur le capital investi ou un bénéfice, ce qui n'était pas le cas de la société sans but lucratif, ainsi que la situation fiscale.

Il y a tout le monde n'est pas d'accord. Selon les comptables à qui l'on parle, ces économies pourraient atteindre 1 milliard, 500 ou 700 million de dollars, mais tout le monde convient que la formule de société sans but lucratif est la moins coûteuse de toutes.

Mr. Fontana: Oui, mais si l'on compare un système financé par une taxe sur le transport aérien pour environ 600 millions de dollars et un système qui coûte 850 millions de dollars, c'est donc le contribuable qui doit assumer la différence. Au bout du compte, le système coûtera–t–il plus cher ou moins cher aux contribuables et aux consommateurs directs, comme on vient de le souligner, que le système actuel?

M. Crichton: Le modèle que nous proposons est indiscutablement moins cher pour le contribuable et pour l'usager.

M. Gouk: Comme le député de la Floride l'a mentionné—je plaisante, Joe, parce que, bien des fois, j'aimerais moi–même être en Floride, comme maintenant—, je pense qu'il pourrait en résulter une grande différence dans le tarif excursion vers la Floride par opposition à la classe économique plein tarif. Par exemple, quand je connais le calendrier de mes employés et que je sais qu'il ne sera pas modifié, je peux leur acheter un billet d'avion aller–retour Colombie–Britannique—Ottawa pour moins de 600$. Il s'agit–là du tarif excursion en classe économique.

Mon autre question concerne la valeur des actifs. Comment combler la différence entre la valeur que le groupe accorderait aux actifs du service de navigation aérienne et celle que lui accorderait le gouvernement, étant donné la volonté de tenir compte de tous l'investissement en capital que représentent des composantes comme le système d'atterrissage à hyperfréquences? Comment percevez–vous cet écart?

M. Crichton: À mon avis, cette question relève de la négociation et de la persuasion. De toute évidence, le gouvernement est le vendeur dans ce cas et il possède certainement tous les moyens pour négocier. Ce que nous disons, c'est qu'il faut regarder ces actifs suivant une perspective commerciale. À cause de l'obsolescence, la dépréciation est importante. De plus, nous allons certainement demander au gouvernement de tenir compte de l'intérêt public. Parce que, peu importe la valeur accordée à ces actifs, elle aura un incidence directe sur ce que la population devra payer pour prendre l'avion. Bien sûr, le gouvernement a aussi une obligation, parce que les contribuables sont aussi ceux qui prennent l'avion et tout cela est. . .

M. Gouk: Avez–vous pensé à un mécanisme particulier à cet égard?

[*Text*]

Mr. Crichton: No. We're getting around to trying to invent that wheel. I suppose once the minister has decided on which route he wants to pursue and has talked to cabinet about it, there will be a... If the decision ends up being to pursue the not–for–profit corporation option, we assume that will trigger a negotiation where we will try to sit down and reach agreement on questions such as the board composition, the valuation of the assets, how they're going to be purchased, and so on.

Mr. Gouk: The other question I had was with regard to the government's current plan—phase one, if you like—to close towers and flight service stations. I believe you attended the same meeting of the British Columbia Aviation Council in Kelowna as I did. Using Kamloops as an example, people attending that conference wanted to know what the costs would be in the commercialized system to keep a tower as opposed to a flight service because they may decide, as you had mentioned earlier with regard to air traffic control, the turn–around time for the kind of service you get from air traffic control in a specific situation as opposed to flight service...

Likewise, we heard other operators state that they didn't want to see flight services close down in certain locations because that would hamper their operation. The government's rationalization for commercializing ANS, at least in part, is to get rid of the bureaucratic and political decision–making and to put it on a more business–like standing.

• 1630

Given that they plan to implement this tentatively by April 1996 and phase one of the closing of these towers and flight service stations will be done by June 1995, there is only a nine–month spread. We know that in the short term there is no saving. There is increased cost because of transferring out, converting of structures, and so on.

What is either your position from ATAC or the group's position about the concept of a nine–month moratorium on the closing of these so that decisions could be made by the new commercial entity as opposed to the bureaucratic political decision–making being done now?

Mr. Crichton: Unfortunately, I can't comment on specific closures or transitions from a tower to an FSS. The only reason I can't comment is I don't have the data on the specific ones.

I can say generally that we have taken the position that perhaps it wouldn't be wise to make major investment decisions or other major operating decisions at this particular point in time because of the close proximity in time to a possible transition.

On the other hand, I believe I've heard the assistant deputy minister indicate that Transport feels that the implementation of standards with respect to criteria for towered airports versus FSS and so on is something they can't do in a selective fashion. They have to implement them in a codified kind of way. It's part of the approved budget plans that they are trying to meet.

[*Translation*]

M. Crichton: Non, ce n'est pas tellement à nous de le faire. Je suppose que lorsque le ministre aura décidé de ce qu'il entend faire et qu'il en aura parlé au Cabinet, il y aura... Si l'on optait pour le modèle de la société sans but lucratif, cela donnerait sans doute lieu à une négociation à laquelle nous tenterons de participer pour arriver à un accord sur des questions comme la composition du conseil d'administration, la valeur des actifs, le mode d'achat et ainsi de suite.

M. Gouk: Je voulais également poser une question relativement au plan actuel du gouvernement, la phase 1, si vous voulez, qui vise à fermer des tours et des stations d'information de vols. Je crois que, comme moi, vous avez assisté à la réunion du British Columbia Aviation Council, à Kelowna. En prenant Kamloops comme exemple, les participants à la conférence ont voulu savoir combien il en coûterait, dans un cadre commercial, pour préserver une tour plutôt qu'une station d'information de vol, parce que ce genre de coûts pourrait déterminer, comme vous l'avez mentionné précédemment au sujet du contrôle aérien, le délai d'exécution pour le type de service obtenu du contrôle de la circulation aérienne dans une situation donnée en comparaison du service d'information de vol...

De même, nous avons entendu des exploitants dire qu'ils ne voulaient pas voir la fermeture de services d'information de vols dans certains endroits, puisque cela nuirait à leurs activités. La rationalisation du gouvernement concernant la privatisation des services de navigation aérienne, du moins en partie, a pour but de se débarrasser du processus décisionnel bureaucratique et politique pour lui conférer un caractère plus commercial.

Comme cette mesure devrait être mise en oeuvre d'ici avril 1996 et que la phase un de la fermeture des tours et des stations d'information de vols devrait être achevée en juin 1995, l'écart n'est que de neuf mois. Nous savons bien qu'on ne réalise pas d'économies sur une si courte période. Les coûts augmentent à cause du transfert, de la transformation des structures et ainsi de suite.

Que pensent l'ATAC ou le groupe d'un moratoire de neuf mois relativement à ces fermetures, afin de permettre à la nouvelle entité commerciale de prendre des décisions plutôt que de continuer à appliquer le processus décisionnel, bureaucratique et politique qui existe actuel.

M. Crichton: Malheureusement, je ne peux vous livrer la moindre remarque sur telle ou telle fermeture, ni sur la transformation d'une tour en une station d'information de vols. Je ne peux faire de commentaires parce que je ne possède aucune donnée précise.

D'une façon générale, je peux dire que nous avons estimé qu'à ce moment–ci, il serait peut–être sage de ne pas prendre de décisions concernant d'importants investissements ou des activités d'envergure, puisqu'il pourrait y avoir une transition.

Par contre, je crois avoir entendu le sous–ministre adjoint indiquer qu'à Transports Canada, on croit que la mise en oeuvre de normes concernant les critères pour les aéroports dotées de tours plutôt que de stations d'information de vols ne pouvait se faire de façon sélective. Une telle mise en oeuvre doit être réalisée selon un code. Cela fait partie de plans budgétaires autorisés qu'ils tentent de respecter.

[*Texte*]

I know that even within our group of six major associations there is some concern about it. I don't have an answer to the problem right now, unfortunately.

Mr. Hubbard (Miramichi): I have two or three questions, Mr. Chairman.

Some areas or some cities have the idea that half a dozen or ten business people can get together and form a local airport authority. They can receive a blessing from city fathers or some of the regions or areas. Would you see this as a type of conflict? You suggest that your group should be represented on such a board. How are we as a government going to avoid a conflict of interest in terms of who establishes or who controls that local airport authority?

Mr. Crichton: A local airport authority is a not–for–profit corporation incorporated under either part II of the Canada Business Corporations Act or equivalent provincial legislation. That legislation requires directors to abide by the statutory conflict of interest guidelines that are in those acts. They have fiduciary duties to the corporation. We think that is sufficient.

We don't see any greater conflict of interest in a corporation that is operating an airport than we do in other business corporations. If people do happen to have conflicts, they have to declare them and so on and take the normal courses of action to handle them that go on in business and board rooms every day.

Mr. Hubbard: In terms of their appointment, do they appoint themselves or does some body appoint them?

Mr. Crichton: My understanding of the new policy for airport authorities is that most of the directors would be appointed by the municipalities or some other public body, such as the chamber of commerce, the board of trade, and so on. For instance, I believe that for the new Toronto airport authority, Metropolitan Toronto and various boroughs and cities around Toronto have been nominating people right from the councils. So there is, I think, a fairly broad legitimacy to the appointment process.

Mr. Hubbard: My friend here mentioned the cost of tickets, and opposite we heard about a very good rate to fly back and forth to British Columbia. I think a single, one–way flight to Vancouver costs about $1,000. You mentioned flying both ways for about $600 or $700. It kind of bothers me that we do have such a difference in rate structures.

• 1635

However, the point I'd like to ask about is this. Do you think that because of what's happening with all these local airport authorities and the charges that the airlines and airports may put on the consuming public, a public utility board should be established to review the charges to the Canadian consumer?

Mr. Crichton: At this point in time, I don't think I would go so far as to request that a regulatory body be created. However, as a minimum, we're asking for airline representation on those boards. We're also asking for greater transparency and

[*Traduction*]

Je sais que même dans notre groupe de six grandes associations, il y a des préoccupations à cet égard. Je regrette de n'avoir aucune solution à proposer à ce problème pour l'instant.

M. Hubbard (Miramichi): J'ai deux ou trois questions à poser, monsieur le président.

Dans certains endroits ou certaines villes, on pense que de six à dix gens d'affaires peuvent se rassembler pour former une autorité aéroportuaire locale. Il semble qu'ils pourraient le faire avec l'assentiment des responsables de la ville ou de la région. Est–ce que vous y voyez la possibilité d'un conflit d'intérêts? Vous avez laissé entendre que votre groupe devrait être représenté à un conseil d'administration de ce genre. En tant que gouvernement, comment allons–nous éviter un conflit d'intérêts, en ce qui concerne les personnes qui établissent ou contrôlent l'autorité aéroportuaire locale?

M. Crichton: Une autorité aéroportuaire locale est une société sans but lucratif incorporée en vertu soit de la partie II de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes ou d'une loi provinciale équivalente. Ainsi, les administrateurs sont tenus de respecter les lignes directrices sur les conflits d'intérêts qui sont inscrites dans ces lois. De plus, ils ont des obligations fiduciaires envers la société. Nous croyons que c'est suffisant.

À notre avis, le conflit d'intérêts n'est pas plus important dans une société qui exploite un aéroport que dans une autre corporation commerciale. Si les gens sont en conflit d'intérêts, ils doivent en faire état et prendre les mesures qui s'imposent et que toutes les entreprises et les conseils d'administration connaissent bien.

M. Hubbard: En ce qui a trait au mode de nomination, les membres se nomment–ils eux–mêmes ou sont–ils nommés par quelqu'un d'autres?

M. Crichton: Si je comprends bien la nouvelle politique sur les autorités portuaires, la plupart des administrateurs seraient nommés par les municipalités ou un autre organisme public, entre autres, une chambre de commerce. Par exemple, je crois que dans le cas des nouvelles autorités portuaires de Toronto, ce sont le Grand Toronto et diverses villes et municipalités de la région de Toronto qui ont nommé des gens de leur propre conseil. Ce mode de nomination confère un caractère assez légitime au processus de nomination.

M. Hubbard: En ce qui concerne le coût des billets, mon collègue a mentionné un tarif très avantageux pour un vol aller–retour Ottawa–Colombie–Britannique. Je pense qu'un billet aller seulement à Vancouver coûte environ 1 000$. Vous avez mentionné un billet aller–retour pour 600$ ou 700$. Une telle différence dans la structure tarifaire me préoccupe.

J'aimerais toutefois vous poser la question suivante. À votre avis, compte tenu de ce qui se passe dans toutes ces administration aéroportuaires locales et des frais que les compagnies aériennes et les aéroports risquent d'imposer au public voyageur, il conviendrait de créer une commission d'utilités publiques chargée d'examiner les frais qui seront exigés du consommateur canadien?

M. Crichton: À l'heure actuelle, je ne pense pas qu'il soit nécessaire de demander la création d'un organisme de réglementation. Toutefois, nous demandons à tout le moins que les compagnies aériennes soient représentées aux conseils

[*Text*]

accountability in the business of those boards in terms of making public their financial statements, budgets, and operating plans so that everyone can see what in fact is going on and what the financial affairs of the airport authority are.

If people are being asked to pay more money as passengers, there will be a transparency they can avail themselves of. They can see what kinds of decisions have been made that are behind our paying more money, such as what has happened in Vancouver with the fees being paid there to support the new runway and the new terminal. Whether people like it or not, they at least will know why the money is being spent. That's a transparency that we believe should exist.

But we'd like to be on the board and be able to bring to the attention of the airport authorities, who are the major users, some of those concerns. Perhaps time will tell if there is abuse in the process. The public utilities commission, or something like that, may in fact be an answer. We're not urging that at this time. However, we are very definitely asking for representation on the board.

Mr. Hubbard: I have one final point, Mr. Chairman. A lot of the airports in Canada right now are subsidized very heavily. In fact, if you take a look at the list, there are a number with, say, fewer than 20,000 passengers per year that are costing somebody [*Technical Difficulty—Editor*] to $1 million to operate. Under this system, what is your vision of what will happen to these airports? What will our airports look like in Canada, say, in 15 years' time? Can they exist, or will most of them be closed?

Mr. Crichton: I think most of the airports in the category you're talking about are in the regional, local category under the policy. Our feeling is that they will exist. They will typically be owned by the municipality or an airport authority will be created by the municipality, but the ownership will be with the municipality. We believe they will succeed. We believe the scope for efficiencies and reducing costs is extremely large. Once the local municipalities begin to tap into that, you will see results in terms of reduced operating costs.

There are many examples in Canada right now of municipalities that own and operate airports at a break–even or profit level. These are fairly small airports, yet they're making it on their own. Nanaimo, B.C., is a good example. It is one that comes to mind. So it's very much a doable thing.

The Chairman: I think Mr. Guimond had mentioned he was going to ask a question as well. He's just wrapping up his dinner reservations with Mr. Tellier. Mr. Guimond.

M. Guimond: Excusez mon manque d'assiduité, monsieur le président. J'espère que je ne serai pas victime de représailles de votre part. J'aurais juste une petite question à poser :Vous avez mentionné l'AQTA, monsieur Crichton... Avez–vous

[*Translation*]

d'administration. Nous demandons également plus de transparence et d'obligation de rendre compte de la part de ces conseils d'administration, c'est–à–dire qu'ils publient leurs états financiers, leurs budgets et leurs plans d'exploitation, de façon que tout le monde voit ce qui se passe et puisse être informé des affaires financières de l'administration aéroportuaire.

Si l'on demande aux gens de payer plus cher lorsqu'ils prennent l'avion, ce genre de transparence leur sera utile. Ils pourront voir quelles décisions sont à l'origine de l'augmentation des frais, comme cela s'est produit à Vancouver où la taxe d'aéroport sert à financer la construction de la nouvelle piste et de la nouvelle aérogare. Que les gens le veuillent ou non, ils sauront au moins où va l'argent. Cette transparence est nécessaire à notre avis.

Nous voulons toutefois siéger au conseil d'administration et être en mesure de signaler certaines de ces inquiétudes aux administration aéroportuaires qui sont les principaux usagers. Le temps dira s'il y a ou non des abus. La commission d'utilités publiques, ou un organisme du genre, est peut–être une solution. Nous ne la préconisons pas pour le moment. Toutefois, nous demandons avec insistance d'être représentés au conseil d'administration.

M. Hubbard: J'ai une dernière question, monsieur le président. Bon nombre d'aéroports au Canada sont actuellement lourdement subventionnés. En fait, si l'on jette un coup d'oeil sur la liste, il y en a certains qui utilisent moins de 20 000 passagers par an et qui coûtent [*Difficultés techniques—Éditeur*] jusqu'à un million de dollars en frais d'exploitation. En vertu de ce système, que vont devenir ces aéroports à votre avis? De quoi aura l'air notre réseau aéroportuaire au Canada dans une quinzaine d'années, disons? Nos aéroports pourront–ils survivre ou la plupart d'entre eux seront–ils fermés?

M. Crichton: La plupart des aéroports qui tombent dans la catégorie dont vous parlez sont classés parmi les aéroports locaux ou régionaux en vertu de la nouvelle politique. Nous pensons qu'ils continueront d'exister. En général ils appartiendront à la municipalité, à moins qu'une administration aéroportuaire ne soit créée par la municipalité, mais celle–ci en sera propriétaire. Nous pensons qu'ils s'en tireront. À notre avis, les moyens de réaliser des économies et de réduire les dépenses ne manquent pas. Quand les municipalités locales commenceront à recourir à ces moyens, on pourra constater des résultats, c'est–à–dire une diminution des frais d'exploitation.

Il existe actuellement au Canada bon nombre de municipalités qui possèdent et exploitent les aéroports avec un bénéfice, ou du moins en atteignant le seuil de rentabilité. Il s'agit de petits aéroports et pourtant ils se débrouillent tout seuls. Nanaimo, en Colombie–Britannique, en est un bon exemple. C'est le premier qui me vient à l'esprit. C'est donc tout à fait faisable.

Le président: M. Guimond avait dit qu'il voulait aussi poser une question. Il est en train de faire ses réservations pour dîner avec M. Tellier. Vous avez la parole, M. Guimond.

Mr. Guimond: Please excuse my lack of attention, Mr. Chairman. I hope that you will not retaliate against me. I have just a brief question: You refer to the AQTA, Mr. Crichton... Have you contacted Brian Jenner of the AQTA?

[*Texte*]

contacté Brian Jenner à l'AQTA? Est–ce qu'on peut maintenant dire que l'AQTA fait vraiment partie. . . Peut–être que la greffière peut nous éclairer, parce que la version française, monsieur le président, ne prévoit pas que l'AQTA. . .

The Chairman: Yes. That was just a slip in getting the information to translation because of the lateness of the acquisition of the information.

Mr. Guimond: Would it be possible to have a revised French report?

The Chairman: Absolutely.

Mr. Guimond: Is it the case that the AQTA supports your project?

Mr. Crichton: Yes, it is. In fact, what I'll also undertake to send to the committee is a letter signed by the presidents of all six organizations, including Brian Jenner, which was given to the minister last week in Toronto.

Mr. Guimond: Will it be possible to have a copy of this letter?

The Chairman: If it's sent to our clerk, it will be distributed to all members.

Mr. Guimond: Okay. *Merci.*

• 1640

Mr. Gouk: I would like to make just one brief remark. Whoever is going to ultimately run this is obviously going to have to work together. I think it's very commendable that all the people in your group are not only on side but have managed to get together and make this joint proposal, which indicates there's a pretty high potential of this thing succeeding if we can in fact put it together.

I think it was a good move and that it required a lot of work, I'm sure, by all of the people involved in your presentation to put this together. I think it gives us a good goalpost for the future.

Mr. Crichton: I thank you. As I said earlier, it's unprecedented, as far as I know, in aviation in this country to have so many diverse groups of the same mind come together on such a major project.

The Chairman: Are there any further questions, colleagues?

Seeing none, I thank you, Mr. Crichton, for your submission before us today. I appreciate as well your time in answering the questions.

Mr. Crichton: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, colleagues. We'll see you tomorrow in the Wellington Building.

The meeting is adjourned.

[*Traduction*]

Can it be said now that that association is really part. . . Perhaps the Clerk will enlighten us because in the French version, Mr. Chairman, it is not said that AQTA.

Le président: En effet. Cette erreur est due au fait qu'il n'a pas été possible de faire parvenir l'information à temps pour la traduction, car nous l'avons obtenue en dernière minute.

M. Guimond: Est–il possible de préparer une version française révisée?

Le président: Sans aucun doute.

M. Guimond: Est–il vrai que l'AQTA appuie votre projet?

M. Crichton: Oui, c'est vrai. En fait, je m'engage également à faire parvenir au comité un lettre signée par les présidents des six associations, y compris Brian Jenner, lettre qui a été remise au ministre la semaine dernière à Toronto.

M. Guimond: Sera–t–il possible d'obtenir copie de cette lettre?

Le président: Si elle est envoyée à notre greffière, elle sera distribuée à tous les membres du comité.

M. Guimond: Très bien. Merci.

M. Gouk: J'aimerais faire une brève remarque. Quels que soient le ou les groupes qui finiront par diriger les aéroports, il faudra de toute évidence qu'ils travaillent en collaboration. Il est très louable que tous les membres de votre groupe soient non seulement d'accord mais aient en outre réussi à se réunir pour préparer cette proposition conjointe, ce qui prouve qu'il y a de bonnes chances que ce projet soit couronné de succès s'il va de l'avant.

C'est à mon avis une bonne chose et cela a sûrement exigé beaucoup de travail de la part de tous les intéressés, de préparer ensemble ce mémoire. Cela nous donne un bon point de repère pour l'avenir.

M. Crichton: Je vous remercie. Je le répète, c'est, pour autant que je le sache, une première dans le domaine de l'aviation au Canada qu'un si grand nombre de groupes aussi variés s'entendent à propos d'un projet d'une telle envergure.

Le président: Y a–t–il d'autres questions, chers collègues?

Dans la négative, monsieur Crichton, je vous remercie, de votre témoignage aujourd'hui. Je vous sais gré également d'avoir pris le temps de répondre à nos questions.

M. Crichton: Merci à vous monsieur le président.

Le président: Merci chers collègues. Nous nous retrouverons demain à l'édifice Wellington.

La séance est levée.

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid / Port payé
Lettermail / Poste–lettre
8801320
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Air Transport Association of Canada:

John Crichton, President and Chief Executive Officer.

TÉMOINS

De l'Association du transport aérien du Canada:

John Crichton, président et chef de la Direction.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

CA1
XC27
-T82

Gover
Public

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 19

Wednesday, November 23, 1994

Chairperson: Stan Keyes

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 19

Le mercredi 23 novembre 1994

Président: Stan Keyes

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès–verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of the National Airports Policy, bilateral air negotiations, and the commercialization of the air navigation system

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude de la politique nationale des aéroports, des négociations bilatérales et de la commercialisation du système de navigation aérienne

---

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the Thirty–fifth Parliament, 1994

Première session de la trente–cinquième législature, 1994

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice–Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Charles Hubbard
Daphne Jennings
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Jake Hoeppner
Elsie Wayne—(8)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice–présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Charles Hubbard
Daphne Jennings
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Jake Hoeppner
Elsie Wayne—(8)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, NOVEMBER 23, 1994
(26)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 3:37 o'clock p.m. this day, in Room 536, Wellington Bldg., the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Jim Gouk, Charles Hubbard, Daphne Jennings, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne, Paul Mercier, and Anna Terrana.

Acting Member present: Bonnie Hickey for Joe Fontana.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Aircraft Operations Group Association: Wayne C. Foy, Chairman; Michael Hohm, Chairman, Sub–Committee on ANS Commercialization.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed consideration of the National Airports Policy, bilateral air negotiations, and the commercialization of the air navigation system. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated October 4, 1994, Issue No. 11*).

The witnesses made statements and answered questions.

At 4:32 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ELLEN SAVAGE

Clerk of the Committee

PROCÈS–VERBAL

LE MERCREDI 23 NOVEMBRE 1994
(26)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 37, dans la salle 536 de l'immeuble Wellington, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Jim Gouk, Charles Hubbard, Daphne Jennings, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne, Paul Mercier, Anna Terrana.

Membre suppléant présent: Bonnie Hickey remplace Joe Fontana.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De l'Association du Groupe de la navigation aérienne: Wayne C. Foy, président; Michael Hohm, président, Sous–comité de la commercialisation du SNA.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité poursuit son étude sur la politique nationale des aéroports, les négociations bilatérales et la commercialisation du système de navigation aérienne (*voir les Procès–verbaux et témoignages du 4 octobre 1994, fascicule nº 11*).

Les témoins font des exposés et répondent aux questions.

À 16 h 32, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité

Ellen Savage

[*Text*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Wednesday, November 23, 1994

[*Translation*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le mercredi 23 novembre 1994

• 1536

The Chairman: Order.

We will proceed, pursuant to Standing Order 108(2), with consideration of the national airports policy, bilateral air negotiations, and the commercialization of the air navigation system.

We welcome from the Aircraft Operations Group Association its chairman, Wayne Foy, and Michael Hohm, a subcommittee chairman dealing with the commercialization of the air navigation systems.

Gentlemen, welcome to the transport committee. We look forward to your testimony, and questions will follow from the members. Please proceed.

Mr. Wayne Foy (National Chairman, Aircraft Operations Group Association): Thank you very much, Mr. Chairman. I would like to thank this committee for the opportunity to come before it today, especially as I understand many of you are exhausted from cross–country trips on these issues of commercialization, etc., as well as the fact that our request for such a presentation was on relatively short notice.

The Aircraft Operations Group Association is considered, for all intents and purposes, to be a public service bargaining unit. However, we use the expression "association" to define ourselves, for in our endeavours we represent the interests of three separate subgroups: the civil aviation inspectors, who work for Transport Canada, and we're also employed by the Transportation Safety Board as accident investigators; the Canadian Coast Guard helicopter pilots, who actually work for Transport but are assigned to the Canadian Coast Guard; and the engineering test pilots, who work for Transport Canada.

Today, however, we're here to address the particular relevant issues in reference to a specific group of inspectors connected with the air navigation services branch.

With that in mind, I would like to stress the point that we consider ourselves to be professional pilots. We take pride in our association in such areas, not only in addressing bargaining issues and negotiating issues, but also in taking stands on situations that we feel have an impact on our primary client, which of course is the travelling public and the aviation industry.

We must suggest that our role today is not to come before you in defence of our positions so much as it is to perhaps have you envision a better mousetrap. My colleague beside me will momentarily do a presentation on the paper sitting in front of you, which will take, for all intents and purposes, that approach in a little bit more détail.

Le président: La séance est ouverte.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, nous poursuivons l'étude de la politique nationale des aéroports, des négociations aériennes bilatérales et de la commercialisation du système de navigation aérienne.

Nous souhaitons la bienvenue aux représentants de l'Association du Groupe de la navigation aérienne, c'est–à–dire Wayne Foy, président, et Michael Hohm, président d'un sous–comité chargé d'étudier la commercialisation du système de navigation aérienne.

Soyez les bienvenus au Comité des transports. Nous sommes impatients d'entendre votre témoignage, après quoi les membres du comité vous poseront des questions. Nous vous écoutons.

M. Wayne Foy (président national, Association du Groupe de la navigation aérienne): Merci beaucoup, monsieur le président. J'aimerais remercier le comité de nous avoir invités à comparaître aujourd'hui, surtout que je crois savoir que bon nombre d'entre vous sont épuisés par leurs déplacements à travers le pays pour discuter des questions de commercialisation, etc. En outre, il s'est écoulé assez peu de temps depuis le moment où nous avons demandé à comparaître.

L'Association du Groupe de la navigation aérienne est, à toutes fins utiles, une unité de négociation de la fonction publique. Toutefois, nous nous décrivons comme une «association», car, dans le cadre de nos activités, nous défendons les intérêts de trois sous–groupes distincts: les inspecteurs de l'aviation civile, qui travaillent pour Transports Canada, et nous sommes également à l'emploi du Bureau de la sécurité des transports, en qualité d'enquêteurs sur les accidents; nous représentons également les pilotes d'hélicoptères de la Garde côtière canadienne, qui sont en fait à l'emploi de Transports Canada, mais sont affectés à la Garde côtière, et les pilotes d'essai, qui sont employés de Transports Canada.

Nous comparaissons toutefois aujourd'hui pour traiter des questions pertinentes relatives à un groupe précis d'inspecteurs attachés à la Direction des services de navigation aérienne.

Cela dit, je tiens à insister sur le fait que nous nous considérons comme des pilotes professionnels. Nous sommes fiers de notre association, qui réussit non seulement à discuter et à négocier certaines questions d'ordre syndical, mais également à prendre position sur des questions qui, selon nous, se répercutent sur notre principal client, à savoir évidemment le public voyageur et l'industrie aéronautique.

J'ajoute que nous ne sommes pas là aujourd'hui pour défendre nos positions, mais plutôt pour vous proposer une solution tout à fait nouvelle. Dans un instant, mon collègue fera un exposé en s'inspirant du document que vous avez sous les yeux et vous expliquera à toutes fins utiles cette stratégie un peu plus en détail.

[*Texte*]

We do not object to the route of not–for–profit or the commercialization model of not–for–profit. In fact, it has many benefits aligned with it. Though we would prefer to see a more cautious approach through even the stepping–stone of a crown corporation, we would certainly not put any obstacles in the roadway of the not–for–profit model if that is chosen.

[*Traduction*]

Nous ne sommes pas contre l'idée de la société sans but lucratif ou du modèle de commercialisation du SNA par le biais d'une société sans but lucratif. En fait, cette option présente de nombreux avantages. Même si nous jugeons préférable d'adopter une approche un peu plus prudente, quitte à envisager une société de la Couronne, nous ne nous opposerons nullement à la mise en vigueur du modèle de société sans but lucratif si c'est l'option qui est retenue.

• 1540

However, we are very concerned about the manner in which the infrastructure may be set up and the manner in which it's implemented. With that in mind, we come before you today to review our concerns and present our case.

Toutefois, nous sommes très préoccupés par la façon dont l'infrastructure sera créée et dont le modèle sera mis en vigueur. C'est dans cet esprit que nous comparaissons aujourd'hui pour vous faire part de nos inquiétudes et présenter notre position.

At this point I'm going to turn the floor over to Inspector Hohm.

Je vais maintenant donner la parole à l'inspecteur Hohm.

Mr. Michael Hohm (Chairman, Air Navigation System Commercialization Subcommittee, Aircraft Operations Group Association): Our role as inspectors in Transport Canada affords us a unique perspective on the whole issue of commercialization. Most of us have spent at least 12 to 15 years flying in either a civil or a military career before joining Transport Canada as civil aviation inspectors, and we continue to fly in the performance of our duties. So we are system administrators and providers and developers as well as users of that same system. That allows us a perspective on how the system operates that is somewhat unique from the standpoint of some of our colleagues.

M. Michael Hohm (président, Sous–comité sur la commercialisation du système de navigation aérienne, Association du Groupe de la navigation aérienne): Notre fonction d'inspecteurs à Transports Canada nous permet d'envisager toute la question de la commercialisation sous un angle tout à fait particulier. La plupart d'entre nous ont passé entre 12 et 15 ans à piloter, dans le cadre d'une carrière civile ou militaire, avant d'être engagés comme inspecteurs de la navigation civile par Transports Canada, et nous continuons de piloter dans l'exercice de nos fonctions. Nous sommes donc à la fois responsables de l'administration, de la mise en vigueur et de la mise au point du système et des utilisateurs de ce système. Cela nous donne donc un point de vue tout à fait particulier sur le fonctionnement du système.

The issue of commercialization as we see it is one of how most effectively to deliver service; that is, how to delegate or devolve service delivery from the realm of government to the private sector. We find that a very positive step forward, and we've seen very many issues before this accomplished very effectively. The privatization of Air Canada, for instance, and the devolution of the airports group to local control are very positive steps in allowing industry to function at the lowest common level of service delivery.

À notre avis, la question de la commercialisation revient à trouver la meilleure façon d'offrir efficacement un service; autrement dit, il faut trouver une façon pour le gouvernement de déléguer au secteur privé la responsabilité de la prestation du service. Il s'agit à notre avis d'une initiative très positive, et nous en avons déjà eu des exemples qui ont donné d'excellents résultats. La privatisation d'Air Canada, par exemple, et le transfert du groupe des aéroports à des autorités locales constituent des mesures très concrètes qui permettent à l'industrie d'offrir ce service au meilleur coût possible.

The air navigation system as currently developed and conceived within Transport Canada is a system that's been developed over a great number of years. It has provided very significant infrastructure. Currently it employs over 6,000 people and administers what has been estimated to be $1.8 billion worth of infrastructure. It's a very large system. It's heavily involved in the direct provision of services to airlines and pilots from the point of view of air traffic control and airspace management to provision of information services, to providing navigation facilities and services, and a whole host of others.

Le système de navigation aérienne conçu et mis au point par Transports Canada a été élaboré au cours d'un grand nombre d'années. Il représente une énorme infrastructure. À l'heure actuelle le SNA emploie plus de 6 000 personne et gère une infrastructure évaluée à 1,8 milliard de dollars. C'est un système très important. Il vise principalement à offrir directement des services aux compagnies aériennes et aux pilotes; ces services vont du contrôle de la circulation aérienne et de la gestion de l'espace aérien à des services d'information, des installations et services de navigation, ainsi qu'une foule d'autres activités.

The issue we see as being very important in commercialization is whether we can see a level of service and service delivery delivered into corporate hands and still maintain an appropriate regulatory umbrella over the entity.

Lorsqu'on envisage la commercialisation du SNA, il faut avant tout déterminer s'il est possible de confier à une entreprise commerciale la prestation des services tout en assurant à son égard une réglementation suffisante.

[*Text*]

The commercialization project has examined a number of options and has done an extensive amount of work. Most of the work has focused on three major areas. They are choice of corporate structure, whether crown corporation, not–for–profit, mixed enterprise, or for–profit options; the financial modelling of the corporation; and the employee transfer requirements.

All these issues have been examined with one goal in mind: to take an ANS system as one continued entity and try to "corporatize" it. We didn't see any options analysis for any other way this could be done. We've since looked at the work that's been done by the project team, particularly on what they call "ANS boundaries". I've found there are other options that can be pursued. They all lead down the commercialization road, but it's just a matter of how that is to be achieved.

The industry climate we function in right now sees that an aircraft is manufactured under a very defined set of rules and is certified as conforming to a set of standards. How that aircraft is subsequently maintained is also certified and regulated. The pilot who flies that aircraft has to have a licence and be certified. An airline operating the aircraft is licensed and certified. The airport the airplane flies into is also certified.

What we would like to see in a commercialized entity is that monopoly services should be provided only where monopoly services are required, and other services within the ANS entity could be delivered to the lowest form of localized control, similar to the way airports have been handled, and that each element in that chain would be appropriately regulated and certified as meeting a definable standard, the way we do the rest of the industry. By doing this we would see that it would be much more consistent. It would be a lot more consistent with the approach that has been studied under the current proposals. As well, the potential for a monopolistic entity that may not have the proper amount of accountability would be avoided.

• 1545

A good analogy would be the devolution of airports. If we were to take the same approach with airports that we're taking with ANS commercialization, we would rather have seen airports devolve to the lowest form of local control and to the local municipalities. We would have seen the creation of an airports authority that would be a corporate entity operating a wide number of airports.

What we could see with ANS commercialization is that if you consider that the services required to be a monopoly are those services provided for IFR traffic management, those services that actually do the separation for aircraft in the instrument environment, the non–visual environment, those are required by nature to be a monopoly. The radar and communication facilities would have to go with that as well. Certain information facilities should go to the corporations so that when you're operating in that environment, you're only speaking to one entity that's providing you with the information.

[*Translation*]

Dans le cadre du projet de commercialisation, on a envisagé un certain nombre d'options et effectué de nombreuses études. La plupart d'entre elles ont porté sur trois secteurs principaux. Il s'agit du choix de l'entité commerciale, que ce soit une société de la Couronne, une société sans but lucratif, une entreprise mixte ou une société commerciale à but lucratif; de la structure financière de l'entité; et des exigences relatives à la mutation des employés.

Toutes ces questions ont fait l'objet d'un examen dans un but bien précis: faire du SNA une entité commerciale chargée de la prestation de tous les services. Nous n'avons vu aucune analyse d'options visant à atteindre un autre but. Nous avons depuis lors examiné les études effectuées par l'équipe chargée du projet, surtout relativement à ce que l'on a appelé les «limites du SNA». J'ai constaté qu'il y a d'autres options possibles. Elles sont toutes orientées vers la commercialisation, mais tout dépend de la façon de procéder pour atteindre ce but.

En vertu du cadre actuel de réglementation visant l'industrie aéronautique, un avion est fabriqué selon une série de règles bien définies et ensuite certifié conforme à une série de normes. L'entretien de cet avion par la suite est également certifié et réglementé. Le pilote de cet avion doit être titulaire d'une licence et être accrédité. La compagnie aérienne qui exploite l'avion est également titulaire d'une licence et accréditée. L'aéroport desservi par l'avion est également certifié.

Si le système est commercialisé, nous souhaitons que les services ne soient assurés par un monopole que dans les cas où c'est nécessaire, et que les autres services du système de navigation aérienne puissent être confiés à des autorités locales, un peu comme on l'a fait pour les aéroports, et que chaque maillon de cette chaîne soit assujetti à une réglementation pertinente et jugé conforme à une norme bien définie, comme c'est le cas dans les autres secteurs de l'industrie. Cela permettrait d'assurer une plus grande uniformité dans les services. Ce serait beaucoup plus compatible avec la démarche envisagée dans le cadre des propositions à l'étude. En outre, on éviterait de voir se créer une entité jouissant d'un monopole et qui ne serait pas suffisamment tenue de rendre des comptes.

La cession des aéroports nous offre une bonne comparaison. Si nous avions adopté pour les aéroports la même approche que celle qui est envisagée pour la commercialisation du SNA, les aéroports auraient plutôt été transférés à des administrations locales ayant peu de pouvoirs et aux municipalités. Nous aurions assisté à la création d'une administration aéroportuaire qui serait une entité commerciale exploitant un grand nombre d'aéroports.

Ce qui est possible lors de la commercialisation du SNA, c'est de considérer que les services qui doivent être assurés par un monopole sont les services relatifs à la gestion des vols aux instruments, c'est–à–dire ceux qui se chargent de la navigation des avions qui volent aux instruments, et non à vue, services qui de par leur nature doivent relever d'une entité ayant le monopole. Les installations de radar et de communication seraient dans le même cas. Certaines stations d'information devraient être rattachées aux entités commerciales, de sorte que lorsqu'un pilote se trouve dans cette région il ne soit en contact qu'avec une seule entité qui lui fournit tous les renseignements.

[*Texte*]

However, other services currently provided by ANS that would not necessarily need to go to the corporation would be things like terminal navigation aids, most of the local airport control towers, weather services and other items such as that. The advantage to this, particularly when you're dealing with terminal navigation aids, would be that the user, for instance the airline, would be dealing with one organization when it came to improvements and level of service.

How this works is typified by the issues of instrument landing systems. Because historically we've owned and operated the majority of the large airports, we've also provided the instrument landing systems under level service policies to the ANS directorate. We've had a defined MOU between groups and directorates on how this was to be done. If an improvement in level of service was required, the policy would address that and an ILS system was installed. This would also necessitate improvements in the airport infrastructure.

Because we operated both the airport and the ANS system, this was not too hard to achieve. In the future we won't necessarily be operating the airport, and if an improvement in level of service were required, then you would have to negotiate with the ANS corporation as well as the airport to agree that the level of service was to be improved and who is going to fund particular improvements.

With technological improvements—the issue of improved navigational access—the emphasis will no longer be placed on the navigation aid but rather on the airport infrastructure. It would be very important that a user, for instance an airline, would be dealing with one organization to negotiate a level of service improvement as opposed to maybe having two or three people at the table.

The benefits of not looking at a monopoly ANS structure, as we see them, are increased accountability and ease of regulation, because most of the tools we need to regulate are already in place. That would aid us in speed of transition to a commercialized environment with a minimum of new regulation and legislative instruments.

Thank you.

The Chairman: Mr. Foy, did you want to add anything further?

• 1550

Mr. Foy: We may require a subtle variance in definition. The concept we are seeing developed for what is kept in government is one you might define as operational versus non-operational. We take a look at it in a subtly different way in saying that perhaps a new organization should run along an infrastructure line. What is regulatory in nature should definitely stay within the government umbrella, and what is service delivery by definition should probably go to the new entity. It becomes a matter of terming what we consider regulatory in nature, and what we consider as fully service delivery. There is sometimes a grey area.

[*Traduction*]

Toutefois, il y a d'autres services actuellement assurés par le SNA qui ne devraient pas nécessairement relever de la société: je veux parler notamment des aides à la navigation en contrôle terminal, de la plupart des tours de contrôle des aéroports locaux, des services de météorologie et d'autres services du même ordre. Cela offrirait l'avantage, surtout si l'on pense aux aides à la navigation en contrôle terminal, de permettre à l'utilisateur, par exemple la compagnie aérienne, de traiter avec un seul organisme au sujet d'éventuelles améliorations ou du niveau de service.

Pour avoir une idée de la façon dont cela fonctionne, il suffit de se pencher sur les systèmes d'atterrissage aux instruments. Étant donné que depuis toujours le gouvernement est propriétaire et exploitant de la majorité des grands aéroports, les systèmes d'atterrissage aux instruments relèvent des politiques en matière de service qu'applique la Direction du système de la navigation aérienne. Il y a eu des protocoles d'entente bien définis entre les groupes et les directions générales sur la façon de procéder. Lorsqu'il s'est avéré nécessaire d'améliorer le niveau de service, la politique s'est appliquée, et un système d'atterrissage aux instruments a été mis en place. Il fallait également apporter des améliorations correspondantes dans l'infrastructure aéroportuaire.

Étant donné que nous avons exploité à la fois l'aéroport et le SNA, ces initiatives n'étaient pas trop difficiles à prendre. À l'avenir, le gouvernement n'exploitera pas nécessairement l'aéroport, et s'il y a lieu d'améliorer la qualité du service il vous faudra négocier avec l'entité responsable du SNA ainsi qu'avec l'aéroport pour vous entendre sur l'amélioration à apporter au niveau de service et pour savoir qui va assumer les frais de cette amélioration.

Grâce aux progrès techniques—la question de l'amélioration des services de navigation—on ne mettra plus l'accent sur les aides à la navigation, mais plutôt sur l'infrastructure aéroportuaire. Il serait très important qu'un usager, comme une compagnie aérienne, n'ait affaire qu'à un seul organisme pour négocier une amélioration du niveau de service au lieu de devoir discuter avec deux ou trois autres intervenants.

À notre avis, il y a divers avantages à ne pas confier le SNA à une entité détenant un monopole. Cela obligera celle-ci à rendre des comptes tout en facilitant la réglementation, car la plupart des instruments nécessaires à la réglementation sont déjà en place. Cela facilitera également la transition vers un milieu commercialisé avec un minimum de nouveaux règlements et d'instruments législatifs.

Je vous remercie.

Le président: Monsieur Foy, vouliez-vous ajouter quelque chose?

M. Foy: Il faut peut-être adopter de nouvelles définitions. En ce qui concerne les services qui continueront d'être assurés par le gouvernement, on pourrait les définir comme les services opérationnels par rapport à ceux qui ne sont pas opérationnels. Nous abordons la question de façon légèrement différente en disant qu'un nouvel organisme devrait peut-être s'aligner sur l'infrastructure. Les activités fondamentalement réglementaires devraient, quoi qu'il arrive, continuer de relever du gouvernement, et ce qui constitue la prestation des services par définition devrait sans doute être transféré à la nouvelle entité. Il s'agit alors de définir ce que l'on entend par réglementaire ou par prestation des services. La question est encore un peu floue.

[*Text*]

Although it may not be fleshed out in detail within our initial paper, we will certainly have the opportunity in the next few weeks to develop one. We're in the process of doing that right now, and would be more than pleased to submit our second paper to this committee for its review and perusal.

The Chairman: Thank you very much.

Just before we begin, can we have your interpretation, Mr. Foy, of the fact that six major stakeholders have signed on for the not–for–profit group?

Mr. Foy: I'd be very pleased to expand on that a little. I was a member of the advisory committee in which those six members were partners. It went on for about nine months from its inception to when the decision was finally arrived at, which is in the process of being moved up to the steering committee and eventually to either this committee or Parliament. It also included all stakeholders with respect to the public service unions that had any sort of interest whatsoever in the ANS branch, and of course we were one of those major stakeholders.

The camps were somewhat divided, and I refer you back to my opening remarks when I also spoke on the general views of the public service unions. But nobody within that group is planning to put any obstacles in the way of a not–for–profit entity. However, we do have concerns about the potential for going awry, especially if the new structure is implemented too quickly. We're talking about a massive, complex operation here. We envision that perhaps as a stepping–stone, since we cannot rely on the status quo, a crown corporation would probably be a good way to go, at least in the interim.

Should it go to not–for–profit later on down the line? As we start to enter the business world, test the waters, and find we're able to adapt and are capable of handling such a large organization in a brave new world's schematic, then we would probably back it even further.

Aside from our interests as inspectors and what our future role will be, our association is a little more concerned about the impact it will have on the travelling public, whom we actually represent, and the aviation industry as a whole. Keeping that point in mind, our concerns are perhaps a bit more broad. We have quite a large interest in ensuring that if it's going to go, let it go the right way and don't slash and burn. Don't try to implement the situation too fast, to the detriment of all parties. We've seen the impact of that in Australia, and in New Zealand to a certain extent. Other countries have tried the same thing, but have moved too quickly.

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): I just want to clarify what you said. Whether it becomes a not–for–profit or crown corporation, the entire system should go, except regulatory and inspection services, which would remain a government service. The rest would go as a package to the new entity, whatever it should be.

[*Translation*]

Même si nous n'expliquons pas ce concept en détail dans notre premier document, nous aurons sans nul doute l'occasion de faire une proposition plus détaillée d'ici quelques semaines. Nous nous penchons actuellement sur la question et nous ferons volontiers parvenir notre deuxième document au comité, pour qu'il y jette un coup d'oeil.

Le président: Merci beaucoup.

Avant de commencer les questions, j'aimerais savoir ce que vous pensez, monsieur Foy, de la participation des six principaux intervenants au groupe sans but lucratif.

M. Foy: Je peux volontiers vous en parler un peu plus en détail. J'ai participé au comité consultatif auquel ont pris part ces six intervenants. Il s'est écoulé environ neuf mois entre la création du comité et la décision finale, laquelle est en voie d'être transmise au comité directeur et, ultérieurement, à votre comité parlementaire. Tous les intervenants et syndicats de la fonction publique concernés d'une façon quelconque par la direction du SNA, dont notre association, bien entendu, ont également participé au processus.

Les opinions étaient assez partagées, et je vous rappelle ce que j'ai dit au début en parlant des opinions générales des syndicats de la fonction publique. Toutefois, aucun des membres de ce groupe n'envisage de faire obstacle à la mise en place d'une entité sans but lucratif. Nous avons néanmoins certaines inquiétudes, car on risque de faire des gaffes, surtout si la nouvelle structure est mise en place trop rapidement. Il s'agit d'une initiative complexe et de grande envergure. Étant donné que l'on ne peut pas maintenir les choses dans leur état actuel, nous estimons que dans un premier temps une société de la Couronne serait peut–être la solution, du moins en attendant mieux.

Faut–il par la suite opter pour la société sans but lucratif? Lorsque nous commencerons à évoluer dans un milieu commercial, que nous pourrons tâter le terrain et constater que nous sommes en mesure de nous adapter et de gérer une aussi vaste organisation dans le meilleur des mondes, nous serons sans doute prêts à appuyer ce concept encore davantage.

Outre l'avenir de nos membres, et surtout des inspecteurs, notre association est un peu plus préoccupée par les répercussions que ces changements auront sur le public voyageur, que nous représentons en fait, et sur l'ensemble de l'industrie aéronautique. Cela dit, nos préoccupations sont peut–être encore plus générales. Nous avons tout intérêt à veiller à ce que les choses aillent pour le mieux, si changement il y a. Il faut éviter de se précipiter, car cela irait au détriment de toutes les parties en cause. Nous avons vu ce qui s'est passé en Australie et en Nouvelle–Zélande dans une certaine mesure. D'autres pays ont déjà fait cette expérience, mais certains d'entre eux ont voulu trop précipiter les choses.

M. Gouk (Kootenay–Ouest—Revelstoke): Je voulais simplement éclaircir un point. Que l'on opte pour une société de la Couronne ou une société sans but lucratif, tout le système sera commercialisé, à l'exception des services d'inspection et de réglementation, qui continueront de relever du gouvernement. Les autres services seront confiés en bloc à la nouvelle entité, quelle qu'elle soit.

[*Texte*]

Mr. Hohm: The way the project has been proceeding up to this point, the objective has been to commercialize ANS as a complete entity to the greatest extent possible. We are advocating a somewhat different approach to this, irrespective of corporate organizational structure. It wouldn't matter if it was a not–for–profit or crown corporation. How the corporation is structured doesn't matter. What we care deeply about is what the relative mandate is going to be between "corporatized" functions and what is left in government, as well as what would be organized within a monopoly corporation.

[*Traduction*]

M. Hohm: Étant donné la tournure qu'ont prise les choses jusqu'ici, l'objectif a été de commercialiser au maximum le SNA en tant qu'entité globale. Nous préconisons une démarche légèrement différente, quelle que soit la structure organisationnelle de la nouvelle entité. Peu importe pour nous qu'il s'agisse d'une société sans but lucratif ou d'une société de la Couronne. La structure de la société importe peu. Ce dont nous nous soucions davantage, c'est la façon dont le mandat relatif se partagera entre les fonctions confiées à la société et celles qui demeureront la responsabilité de l'administration gouvernementale, de même que l'organisation au sein d'un monopole.

• 1555

We don't see a necessity for the corporation to be involved in everything ANS currently does. ANS as an entity was developed in an era when we owned and maintained and operated 94% of the infrastructure. The current initiatives are to devolve that infrastructure to localized control to the greatest extent possible. We feel that trend should continue. The best way to do that would be to examine those components of the air navigation system that need to be maintained as a single entity, and also to identify the components that could be operated by other entities besides the commercialized one.

Nous ne voyons pas la nécessité que la société s'occupe de tout ce qui relève actuellement du système de navigation aérienne. Le système de navigation aérienne est une entité qui a évolué à une époque où nous étions propriétaires, responsables de la maintenance et de l'exploitation de 94 p. 100 de l'infrastructure. Il est question actuellement de céder le contrôle de cette infrastructure à des administrations locales dans la mesure du possible. Nous pensons que cette tendance doit être encouragée. La meilleure chose serait de déterminer quelles composantes du système de navigation aérienne doivent être regroupées en une seule entité, mais aussi de voir quelles composantes pourraient être exploitées par d'autres entités, distinctes de la solution de commercialisation que l'on retiendra.

Mr. Gouk: You've mentioned such things as air traffic control towers to be part of our operation. That's something that just as easily could be decided upon by the entity, if it felt that it was either more cost–effective or service–effective to parcel it out. Certainly it's capable of being done.

M. Gouk: Vous avez parlé des tours de contrôle de la circulation aérienne pour dire qu'elles font partie de ce dont vous vous occupez. C'est encore un élément qui pourrait tout aussi bien, sur décision de l'entité, pour des raisons de coût–efficacité, ou encore au nom de l'efficacité du service, être confié à d'autres. C'est certainement réalisable.

Outside of a regulatory and inspection body, do you see anything that needs to be retained in the government itself? Is that the primary function you see being retained by government?

Outre les responsabilités de réglementation et d'inspection, y a–t–il d'autres éléments qui devraient demeurer au sein de l'administration gouvernementale? Est–ce là l'élément essentiel que vous voudriez voir conserver?

Mr. Foy: We would have to look at it in a slightly broader perspective. There are areas under discussion right now, or perhaps even under conflict, with different groups envisioning which is regulatory and which is not.

M. Foy: Il faudrait analyser les choses dans une perspective un peu plus large. Actuellement, il y a des discussions qui se poursuivent, et il y a sans doute des divergences d'opinions au sein de divers groupes pour déterminer ce qui relève de la réglementation et ce qui n'en relève pas.

One of the items we're concerned with is flight inspection. For the education of those who might not necessarily have a good appreciation of what I'm talking about in this area, we have a series of aircraft registered to the state, under the authority of Transport Canada, that basically fly around the country monitoring and checking the various navigation aids, both airways and at the various aerodromes and airports.

Notamment, l'inspection en vol nous préoccupe. Pour la gouverne de ceux qui ne comprennent peut–être pas très bien de quoi il s'agit, je préciserai que nous avons un certain nombre d'appareils immatriculés au nom de l'État, en l'occurrence Transports Canada, qui volent de part et d'autre du pays pour surveiller et vérifier les diverses aides à la navigation aérienne, à la fois pour l'inspection des voies aériennes et l'inspection des aérodromes et aéroports.

Using that as an example, there is a move afoot that envisions that this would go over to the new corporation. However, I caution all here that you are really still talking about a monopolistic type of organization taking over all of the air navigation system structure within Canada. There is very little competition except in small pockets.

Voici un exemple d'une fonction que l'on envisage de confier à la nouvelle société. Toutefois, je vous mets en garde, car on ne prévoit ici qu'une organisation qui aurait un monopole et qui prendrait en main la structure du système de navigation aérienne au Canada. À quelques exceptions près, cela laisse très peu de place à la concurrence.

[*Text*]

If I can use a side issue for a moment, I think we all recognize that should Air Canada really go awry, then even though Transport Canada has the authority to pull its certificates and licences, it's very unlikely that is going to happen. It's just too major a player in the aviation industry and in the skies over Canada.

You have to take that same parallel and address it with a brand–new organization. Let's call it Air Navigation System Corporation, if you wish. If it has too much control over too many things without proper regulatory checks and balances, then you must take a look at the worst–case scenario of what might happen not next year or the year after but five years down the road. Can they be stopped? Can the checks and balances be put in place? Can they be chastised for. . .? Perhaps this is the wrong way of putting it.

Mr. Gouk: We're getting off what I had in mind. I agree that regulatory and inspection powers should be retained by the government. The degree to which we do that we'll negotiate and refine when this thing comes on. I'm saying that generally speaking, outside of developing and maintaining regulations and inspecting the following of those regulations, do you see anything else that should be retained by government?

Mr. Foy: I'm sorry. My point—and I guess I was getting off the subject; you're absolutely right—was on the issue of, say, flight inspection. Many people envision that as not being a regulatory function. We do.

Mr. Gouk: That would be part of the refinement process.

Mr. Hohm: For the most part, the short answer is no. The business of government should be to regulate and then to adequately invigilate the industry to make sure the standards for safety are being maintained.

Many functions currently within ANS fulfil what is essentially a quality assurance provision, that the system is performing to a standard and that it is being maintained to that standard. It does follow a quality assurance type of methodology when we operate the system. However, if we conceive a system that we don't operate, and also that could have a multitude of operators, many of those quality assurance functions we're doing now would be regulatory in nature to ensure the appropriate standard is being met. So it would be part of the fine–tuning process to redefine what those functions are, and they should be retained.

[*Translation*]

Permettez–moi de faire une petite digression. Tout le monde reconnaîtra que si Air Canada était véritablement en défaut, dès lors, même si Transports Canada a le pouvoir de lui retirer ses certificats de licences et ses permis, il est peu probable que cela se produise. Air Canada est un intervenant trop important dans l'industrie de l'aviation et dans l'espace aérien canadien.

On peut faire la même comparaison dans le cas d'une toute nouvelle organisation. Disons qu'elle s'appellerait Société du système de navigation aérienne. Si cette société exerce un contrôle trop serré sur trop d'éléments sans que l'on ait prévu des règlements pour faire le contrepoids, alors on peut envisager le scénario le plus catastrophique, pas nécessairement l'année prochaine ou dans deux ans, mais dans cinq ans. Pourra–t–on alors stopper la machine? Le système de contrepoids pourra–t–il intervenir? Pourra–t–on la ramener dans le droit chemin. . .? Je ne sais pas si c'est la bonne façon de voir les choses.

M. Gouk: Nous nous éloignons du sujet que je voulais aborder. Je conviens avec vous que les pouvoirs d'inspection et de réglementation devraient demeurer la responsabilité de l'administration publique. Il y aura des négociations pour déterminer dans quelle mesure cela sera fait ainsi, et il y aura des rajustements. Je voudrais savoir si, de façon générale, outre la conception et l'application des règlements, outre les inspections que ces derniers exigent, il y a d'autres fonctions que l'administration publique devrait conserver.

M. Foy: Excusez–moi. Je suppose que je me suis écarté du sujet. Vous avez raison. Je vous parlais, quant à moi, de l'inspection en vol. Bien des gens ne pensent pas qu'il s'agit là d'une fonction de réglementation. Quant à nous, nous pensons que c'en est une.

M. Gouk: On pourrait y voir au moment des rajustements.

M. Hohm: Essentiellement, je dirais que non. Le gouvernement devrait s'en tenir à la réglementation, et ensuite il devrait surveiller le secteur pour s'assurer que les normes de sécurité sont maintenues.

Actuellement, le système de navigation aérienne remplit nombre de fonctions qui visent essentiellement à garantir la qualité, à s'assurer que la performance du système respecte une norme et que les mesures de maintenance sont prises en conséquence. Cela exige une méthode pour garantir la qualité lors de l'exploitation du système. Toutefois, si ce n'est pas nous qui exploitons le système, c'est–à–dire s'il y a désormais une multitude d'exploitants, la garantie de qualité à laquelle nous veillons actuellement devra être réglementée pour s'assurer que la norme qui convient est respectée. Au moment des rajustements il faudra donc redéfinir ces fonctions–là, et elles devraient continuer de relever de l'administration gouvernementale.

• 1600

Mr. Gouk: You said it should be a stage process, going crown corporation first and moving on later when the expertise has developed. The proposed make–up of the group has now grown to six—the major airline corporations of Canada; the business aircraft corporations; and the two main labour groups directly involved with service, namely the airline pilots and the air traffic controllers, through their involvement, plus general aviations through COPA. Given this make–up, do you not think

M. Gouk: Vous avez dit qu'on devrait procéder par étapes, tout d'abord une société d'État et ensuite, une fois l'expérience acquise, autre chose. Le groupe qui préconise cette démarche est maintenant composé de six organisations, notamment les principales compagnies aériennes, une association des sociétés commerciales, les deux principaux syndicats qui s'occupent directement du service, c'est–à–dire les pilotes de ligne et les contrôleurs de la circulation aérienne, et, en plus, les gens de

[*Texte*]

that together they have the expertise, specialized within this very field, to be able to do this?

Mr. Hohm: They certainly have the expertise. We're not disputing the corporate organizational option. The idea of a not–for–profit option and having a board of directors including stakeholder representation is certainly not bad. But to rely on that exclusively for the accountability of the system would be a mistake.

That's part of the problem, because in many of the things we've done in our working careers, we've seen many cases where there are conflicting classes of users with very conflicting needs. You have to be very careful that you don't run a system that's going to serve the largest users with the most money to the exclusion of a great many others.

An example typifying this is one of airspace classification. The boundary study identified that the authority to classify airspace should be delegated to the corporations in order to allow them the maximum flexibility. This effectively allows the corporations to be in a position where they would regulate their clients. As a principle, we don't really feel this lends itself to good accountability because you're really hoping the corporations are going to exhibit a great amount of goodwill in dealing with these issues.

Mr. Gouk: The other side of that imbalance, though, is the crown corporation, which is a semi–removed government operation. Part of the rationale of this thing is to get rid of the bureaucratic and political decision–making. So it's kind of like putting out half the fire.

Mr. Hohm: I think that's a very appropriate comment. The important thing is for us to retreat to a position of regulating for safety and to be more or less honest brokers in the system. Basically we regulate to provide for a safe and efficient system, and it should be done based on principles of fairness and equality. We have to be very, very careful that those principles can be maintained when we delegate regulatory authority to other entities.

For instance, we do delegate a certain amount of regulatory authority to industry now, but generally it's within the scope of what they can do within their own organizations without affecting someone outside their own organization. An example of this would be the check pilot program with major airlines. We don't examine every single pilot who flies for an airline. We delegate the authority to check pilots, who go and check the pilots with the airline. But check pilots for one airline can't check a pilot for another airline. It wouldn't be appropriate.

Mr. Gouk: We've talked before, and one of the things we talked about is the concern you have about maintaining a regulatory inspection body. At that time, I asked if you could give me some numbers in terms of what kind of staff numbers you would have and the approximate budget you would have to operate under. Do you have those figures?

[*Traduction*]

l'aviation générale, la COPA. Cela étant, ne pensez–vous pas que tous ensemble ils offrent la compétence et la spécialisation nécessaires pour mener cela à bien?

M. Hohm: Ils ont certainement la compétence nécessaire. Nous ne contestons certainement pas le choix d'une société indépendante, sans but lucratif, avec un conseil d'administration où siégeraient des représentants des intéressés. Ce n'est certainement pas une mauvaise idée, mais compter exclusivement sur cela pour responsabiliser le système, ce serait une erreur.

Il y a une difficulté là, car à bien des reprises au cours de notre carrière nous avons pu constater dans bien des cas qu'il y a des catégories d'usagers qui s'opposent, n'ayant pas les mêmes besoins. Il ne faudrait pas instaurer un système qui desservirait les plus gros usagers, ceux qui ont le plus d'argent, à l'exclusion d'un grand nombre d'autres usagers.

Prenez par exemple le procédé de délimitation de l'espace aérien. L'étude qui porte sur la question a démontré que dans un tel cas la délimitation de l'espace aérien devrait être déléguée aux sociétés afin de leur donner le maximum de souplesse. En effet, cela permet aux sociétés d'être en mesure de réglementer leurs clients. En principe, nous n'estimons pas que cela est très propice à la responsabilisation, car on se contente d'espérer que les sociétés vont faire preuve d'un maximum de bonne volonté.

M. Gouk: De l'autre côté de cette inéquation, se trouve la société d'État, qui est une opération gouvernementale sans lien direct. Une partie des objectifs ici, c'est de se débarrasser des lourdeurs administratives et des décisions politiques. C'est un peu comme si on décidait d'éteindre un incendie à moitié.

M. Hohm: Je pense que vous avez vu juste. L'essentiel pour nous, c'est de nous en tenir à des fonctions de réglementation pour des raisons sécuritaires et de servir plus ou moins d'intermédiaire impartial dans le système. Essentiellement, il y a réglementation pour que le système soit efficace et sécuritaire, et cela doit être fait d'après des principes d'équité et d'égalité. Il faut donc veiller de très près à ce que ces principes soient respectés au moment d'une éventuelle délégation des pouvoirs de réglementation à d'autres entités.

Par exemple, nous donnons une certaine mesure de pouvoir de réglementation au secteur actuellement, mais en général cela ne dépasse pas l'envergure de ce que les sociétés peuvent faire dans leurs propres organisations, et cela ne touche en rien l'extérieur. Prenez par exemple le programme des pilotes inspecteurs dont se prévalent les grandes compagnies aériennes. Nous n'inspectons pas chaque pilote. En vertu d'un pouvoir délégué, les compagnies ont un pilote inspecteur qui procède aux inspections pour la compagnie. Les pilotes inspecteurs pour une compagnie ne peuvent pas faire la même chose pour une autre compagnie. Cela serait inapproprié.

M. Gouk: Dans une conversation antérieure nous avons parlé du souci que vous avez de maintenir un organisme d'inspection réglementaire. À ce moment–là, je vous ai demandé de me donner des chiffres quant au nombre d'employés nécessaires et au budget nécessaire. Avez–vous ces chiffres?

[*Text*]

Mr. Hohm: Right now, the bulk of this would come from the current ANSR directorate because most of those functions are currently resident within the ANSR directorate. We would have to add to that controller expertise from air traffic services, as well as engineering expertise from technical services.

If we use the ANSR budget, the operating budget right now, minus the elements used to purchase services, we're looking an O and M budget in the neighbourhood of $13 million. If we add another 40 people from other disciplines, this would be an exaggeration of what would really be needed, but we feel that a complete regulatory structure would come in at less than $20 million a year.

• 1605

Mr. Gouk: What number of people are we talking about here?

Mr. Hohm: We are looking in the neighbourhood of 180 people country–wide.

Mr. Gouk: That's interesting. That's up quite a bit from what we discussed.

Mr. Hohm: That also includes full provision for flight inspection and the flying program as well, though. It is a little bit more expensive. It represents somewhere in the neighbourhood of 3.3% of our current expenditures in the ANS system, which are over $600 million a year.

The Chairman: Gentlemen, you will have to excuse me. I am still a little foggy on your presentation today. I've heard that you do not object to the not–for–profit, and you have said you want to find the most effective delivery service available.

Regarding what you've tried to illustrate to us on the issue of the natural checks and balances that would occur, when the stakeholders of all the different points come together there are automatically, to my way of thinking, the automatic checks and balances that are created at the table. When you speak of safety, Transport Canada is still going to have a handle on the safety aspects you are concerned about, and on, for example, a larger carrier swallowing up or giving problems to a smaller carrier, through what I think I'm hearing from you is loosey–goosey regulation but is really an option for the smaller carrier to go to the NTA, the safety board and even the minister, for a check and balance.

I'm not quite clear exactly. So far the only thing I've heard from you that I understand is that you would like a bridge between now and the not–for–profit with a crown corporation, but your reasonings for the crown corporation appear foggy to me anyway.

Mr. Hohm: It's not so much that we want a bridge, because that's not important at all.

The Chairman: Then I don't understand what you're talking about at all.

[*Translation*]

M. Hohm: Actuellement, cela relève de la Direction de la réglementation du système de navigation aérienne, parce que le gros de ces fonctions–là est assumé par cette direction. Mais il faudrait rajouter une compétence pour le contrôle de la circulation aérienne, de même qu'une compétence en génie pour les services techniques.

Par exemple, actuellement, le budget de fonctionnement de la direction, dont on soustrait ce qu'il en coûte pour acheter des services, représente, pour le fonctionnement et la maintenance, quelque 13 millions de dollars. Et si nous ajoutions 40 personnes de plus, dans d'autres secteurs—ce serait plus qu'il n'en faut, à notre avis—nous estimons que la structure de réglementation complète coûterait moins de 20 millions de dollars par année.

M. Gouk: De combien de personnes parlons–nous?

M. Hohm: Nous parlons d'environ 180 personnes pour tout le pays.

M. Gouk: C'est intéressant. C'est beaucoup plus que le nombre dont nous avons parlé.

M. Hohm: Oui, mais l'effectif comprend aussi tout le personnel nécessaire pour l'inspection en vol et pour le programme de vol. C'est un peu plus coûteux. Cela représente environ 3,3 p. 100 de nos dépenses actuelles pour le système de navigation aérienne, qui dépassent 600 millions de dollars par année.

Le président: Messieurs, vous allez devoir m'excuser. Je ne comprends pas toujours parfaitement votre exposé. Si j'ai bien entendu, vous ne vous opposez pas à la création d'un organisme sans but lucratif, et vous avez dit que vous teniez à trouver le système de prestation des services le plus efficace possible.

Après vous avoir entendu donner des exemples sur le système naturel de poids et de contrepoids, je vous dirai qu'il semble que, lorsque les intervenants se réunissent tous, tous les poids et contrepoids nécessaires sont en présence. Quand vous parlez de sécurité, le fait est que Transports Canada pourrait continuer à intervenir au sujet des aspects qui vous inquiètent ainsi que dans les cas où, par exemple, un gros transporteur essaierait d'absorber un petit concurrent ou lui causerait des difficultés, à cause d'une réglementation que vous jugez trop large, mais qui donne plutôt au petit transporteur le choix de s'adresser à l'Office national des transports, au Bureau de la sécurité des transports, et même au ministre, pour que le système des poids et contrepoids nécessaire soit maintenu.

Je ne comprends pas exactement à quoi vous voulez en venir. Jusqu'à présent, tout ce que j'ai pu comprendre de ce que vous avez dit, c'est que vous aimeriez qu'il y ait un pont entre la situation actuelle et l'établissement d'un système sans but lucratif assuré par une société d'État, mais votre raisonnement au sujet de la société d'État ne me semble pas clair.

M. Hohm: Ce n'est pas tant que nous voulions un pont, parce que ce n'est vraiment pas important.

Le président: Alors, je ne comprends pas du tout ce que vous voulez dire.

[*Texte*]

Mr. Hohm: I'll try to clarify. The issue as we see it is that most of the work has been done to focus on how the corporate entity would be structured, whether it would be not–for–profit, crown corporation, mixed enterprise, GOCO, or special operating. All the work that was done involved those models as well as the financial modelling. The base assumption was always that ANS would be privatized as a complete operating entity.

Our view is that the ANS as a complete operating entity is not necessary; in fact, even if we didn't commercialize, it may not necessarily be completely relevant in the emerging world. We used to operate nearly all the airports of any size. We no longer do that, but we didn't have to create one entity to operate them. Rather, we created local agencies to do it on a not–for–profit model. When we operated all those airports we had a very tight operating environment between the services we provided at those airports, whether provided by the airport or provided by the ANS system. Some of the things provided by the ANS system could be easily turned over to those airports for local control and operation rather than being maintained by an umbrella operating organization.

Our basic problem with the process is not the form that the corporation would take but its mandate, what it would be doing. Does it need to operate all of the ANS system as currently developed? Or could it operate just a portion of that system that needs to be operated as a monopoly, and other portions of that system could be devolved to other operating entities like local airport control or even some private agencies? We don't see the necessity to keep the whole thing together.

Mr. Foy: We're not really at cross–purposes here, but perhaps it requires a bit of clarification. Mike is addressing the issue with respect to how we envisage the new infrastructure of whatever comes down the pipe.

My answer to a previous question related to how we thought things should be going from a preference standpoint. I must suggest to you that along with the other public service unions in representing, if you will, the union view, we wanted everybody to move along cautiously. Whether or not we end up with the same result, and as a crown corporation it entertains a not–for–profit... or it goes directly to not–for–profit is something we cannot control. However, the real purpose behind our addressing this issue today before you people is, as I said earlier, to give you a different concept of how the organization could be run, and run more efficiently and perhaps safely.

[*Traduction*]

M. Hohm: Je vais essayer de vous l'expliquer. Selon nous, la plus grande partie du travail qui s'est fait jusqu'à présent a été focalisé sur la nature de l'organisme envisagé, à savoir s'il devrait être sans but lucratif ou si ce devrait être une société d'État, une entreprise mixte qui appartiendrait à l'État et qui serait exploitée par le secteur privé ou un organisme de service spécial. Tout le travail qu'on a fait jusqu'à présent a porté sur ces modèles–là ainsi que sur la modélisation financière nécessaire. L'hypothèse de base est toujours la même: le système de navigation aérienne va être privatisé sous la forme d'un organisme d'exploitation unique.

À notre avis, il n'est pas nécessaire qu'il soit assuré de cette façon. En fait, même si nous ne devions pas commercialiser le système de navigation aérienne, cela ne serait peut–être pas nécessairement indispensable dans l'avenir. Traditionnellement, nous avons exploité à peu près tous les aéroports, quelle que soit leur taille. Nous ne le faisons plus, mais nous avons dû créer un organisme pour exploiter ce que nous n'exploitons pas nous–mêmes. En fait, nous avons créé des organismes locaux qui le font sans but lucratif. Quand nous exploitions tous les aéroports, nous fonctionnions dans un milieu opérationnel très rigoureux pour assurer les services dans les aéroports, qu'ils soient fournis par les aéroports eux–mêmes ou par le système de navigation aérienne. Certaines des fonctions assurées par le système pourraient facilement être dévolues aux aéroports, qui pourraient en assurer localement le contrôle et l'exploitation, plutôt que de relever d'un organisme d'exploitation pancanadien.

Pour nous, le problème fondamental de la démarche qu'on a suivie jusqu'à présent, c'est qu'il ne faudrait pas se concentrer sur la forme que l'entreprise devrait prendre, mais plutôt sur son mandat, c'est–à–dire sur ce qu'elle devrait être. A–t–elle besoin d'administrer tout le système de navigation aérienne, tel qu'il existe actuellement? Devrait–elle plutôt n'en administrer qu'une partie, celle qui doit l'être en tant que monopole, en déléguant d'autres parties du système à différents groupes d'exploitation, comme les autorités aéroportuaires locales, voire certains organismes privés? À nos yeux, il n'est pas nécessaire que toute l'organisation reste indissociable.

M. Foy: Nous ne disons pas nécessairement le contraire, mais peut–être faut–il expliquer un peu mieux notre position. Mike vous parle dans le contexte de notre interprétation de la nouvelle infrastructure qu'on va finir par établir.

J'ai répondu à une autre question en parlant des orientations que nous préférerions. Je dois vous dire que, à l'instar de tous les autres syndicats du secteur public qui représentent le point de vue syndical, si vous voulez, nous tenions à ce que tout se déroule prudemment. Que nous aboutissions ou non au même résultat, et cela signifie, comme société d'État, que ce sera sans but lucratif...ou qu'on aille directement à une entreprise privée sans but lucratif, nous ne pouvons rien y faire. Néanmoins, la véritable raison de notre intervention à ce sujet aujourd'hui devant vous, comme je le disais tout à l'heure, consiste à vous donner une autre idée de la façon dont une organisation comme celle–là pourrait fonctionner, avec une efficience et peut–être aussi une sécurité accrues.

[*Text*] [*Translation*]

• 1610

Checks and balances, yes. We still feel they have to be retained by Transport Canada, and they have to be retained in a manner that at the moment is opposed to the concept we see being evolved.

Mr. Jordan (Leeds—Grenville): If I understand you, this could work but it will depend on the pace at which the thing evolves. Given the right time and the right sequence of events, you don't see any risks there. If that one factor is built in the timing, the pace at which it will be evolving...

I'm something like Mr. Gouk. I think he sees certain parts of it that would be retained by the government even at arm's length, because if the government could do it efficiently—and they have been doing it efficiently, presumably—somebody else surely could too. I am with you if you're saying certain regulations and control should be retained by the government, but that doesn't mean they have to do it themselves. It means whoever is doing it is responsible to the government's regulation or requirements. Is that right?

Mr. Foy: It's pretty close. We recognize that the government has to get out of the business of doing business. We recognize this fact. We also recognize, however, that you cannot throw the baby out with the bath water. We still have to have some sort of legislative control through regulation or checks and monitoring. Basically to turn the entire package over to a corporation *carte blanche* and say, here it is, run with it, and by the way you're also going to be responsible for governing your own operation, and nobody out there is going to be watching you... I could relate to yesterday's auditor general's report, if you want to put it that way.

There are certain types of checks and balances. Somebody has to be held accountable, and of course the Government of Canada will have to be held accountable for any disasters that come out of this situation, if it can be proven we ran too fast and ran too wildly.

All we are suggesting to you today is to walk very carefully, take a look at everything with the greatest amount of caution and review our concept of a better mousetrap. You may determine that perhaps our particular proposal carries with it a little more validity than what we envision is happening at the moment.

Mr. Jordan: I think that's very good advice.

Mr. Gouk: I had a supplementary to clarify something. I want to clarify that no one, including the group of six, has suggested they would be responsible for regulation and inspection. I think everyone understands that has to remain with the government.

Mr. Foy: I think they're very interested in taking over flight inspection.

Mr. Gouk: To some extent, but that's a negotiated process.

Oui, il faut un système de poids et de contrepoids que Transports Canada devrait conserver, à notre avis, d'une manière qui, pour le moment, est diamétralement opposée à ce qui semble se dessiner.

M. Jordan (Leeds—Grenville): Si je vous comprends bien, l'organisation pourrait fonctionner, mais tout dépendra du rythme auquel la démarche évolue. Vous pensez qu'il n'y a pas de risques à condition qu'on prenne le temps nécessaire et que les événements se déroulent dans le bon ordre. Si ce facteur–là fait partie intégrante du calendrier, le rythme auquel les travaux progresseront...

Je m'associe dans une certaine mesure à M. Gouk. Je pense qu'il estime que le gouvernement va conserver certains éléments du système, même s'ils sont administrés par un organisme indépendant, parce que, si l'administration gouvernementale pouvait le faire fonctionner efficacement—et elle l'a fait, j'imagine—, alors, quelqu'un d'autre pourrait sûrement en faire autant. Je suis d'accord avec vous si vous dites que le gouvernement pourrait continuer à se charger d'une certaine réglementation et à assumer un certain contrôle, mais cela ne veut pas dire qu'il ne pourrait pas les déléguer. Cela veut tout simplement dire que quiconque exécutera ces fonctions sera responsable d'assurer le respect de la réglementation ou des exigences du gouvernement. C'est exact?

M. Foy: C'est à peu près cela. Nous reconnaissons que le gouvernement doit cesser d'agir comme une entreprise commerciale. Toutefois, nous reconnaissons aussi qu'il ne faut pas jeter l'enfant avec l'eau du bain. Il faudra toujours assurer une forme de contrôle législatif grâce à la réglementation ou encore aux vérifications et au suivi. Fondamentalement, confier tout l'ensemble du système à une entreprise à laquelle on donnerait *carte blanche* en lui disant: voilà, occupez–vous–en, et, en passant, vous allez devoir vous autoréglementer, et il n'y aura personne pour vous surveiller... Je pourrais me reporter au rapport que le vérificateur général a rendu public hier, si vous voulez.

Il faut avoir des poids et des contrepoids. Quelqu'un doit être tenu responsable, et, bien entendu, le gouvernement du Canada devra être tenu responsable de tous les désastres qui résulteront de cette situation, si l'on peut prouver que nous avons agi trop vite et trop imprudemment.

Aujourd'hui, nous vous proposons simplement d'agir de façon très réfléchie, de tout étudier avec la plus grande prudence et d'analyser notre version d'un système plus perfectionné encore. Vous finirez peut–être par conclure que notre proposition est un peu plus valide que ce que nous avons l'impression de voir se dessiner.

M. Jordan: Je pense que c'est un très bon conseil.

M. Gouk: J'avais une observation supplémentaire à faire, pour préciser quelque chose d'important. Je tiens à dire que personne, pas même le groupe des six, n'a proposé d'assumer la responsabilité de la réglementation et de l'inspection. Je crois que tout le monde comprend que ces fonctions doivent continuer d'être assumées par l'administration gouvernementale.

M. Foy: Je pense qu'ils aimeraient beaucoup prendre en charge l'inspection en vol.

M. Gouk: Dans une certaine mesure, mais ce sera négocié.

[*Texte*]

The other thing is that from the conversation, it's almost as if the airlines are taking this over. In fact, no airline is involved in this process at all. ATAC is a group of the different airlines that's made up of small companies such as Kelowna Flightcraft as members. They would have to speak in concert for the industry, as opposed to this airline or that airline. You have checks and balances built in because you have the airlines, you have the pilots, who are looking at it from a totally different perspective from that of the airlines, and then you have air traffic control, which is looking at the management of the movement of the system. So you have some industry checks and balances built in.

Do you see some conflict in the way the entity is made up, given that it's not an airline? I would be horrified at the idea of Air Canada or Canadian Airlines taking over an air navigation system. It would be a disaster. But that's not what I see here.

Mr. Foy: If you take a look at the proposal put forward by what was originally the brothers four—then suddenly it became five, and now I understand we're up to six—and take a look at their proposed board of directors, you will see it's fairly heavily laden with four members, to start off with, from ATAC.

• 1615

Then if you start to associate ATAC with some of the other airline-associated groups that might sit on that board of directors, taking also into consideration that only one Transport Canada member was suggested for the board—which is neither here nor there—you will suddenly find that there might be a certain heavily focused influence from the airline industry compared to that of the other users. The Canadian Business Aircraft Association and the airlines, especially, are the two biggest users of this system in Canada. COPA is on there, but it is only one vote on a board of thirteen, representing general aviation as an example.

Mr. Gouk: Yet they're happy with it.

Mr. Foy: At the moment they're happy. It is better to be on than not to be on.

Mr. Hubbard (Miramichi): Every group that comes to us is so enthusiastic about these changes. You must have had a long time to think them through. How long has your group been involved with this process? Is it just in the last six months?

Mr. Foy: I've been on the advisory committee that has watched it develop for about the last nine months. From the association standpoint, until recently Mike was one of our executive board members, but he was assigned as sort of the committee chairman within the association. Because of his specialty in the air navigation systems branch and his background, both in regions and in headquarters operations, and his general knowledge of the system, he was given the task of

[*Traduction*]

L'autre élément que je voulais mentionner, c'est que, si je dois en croire ce que j'ai entendu, on aurait l'impression que les compagnies aériennes vont s'emparer du système. En fait, il n'y a pas une compagnie aérienne qui participe à ce processus. L'ATAC est un groupe de petites compagnies, comme Kelowna Flightcraft. Elles doivent parler au nom de toute l'industrie, ce qui serait impossible pour une compagnie aérienne ou pour une autre. Le système comprend des poids et des contrepoids naturels, en raison de la diversité des intéressés: les compagnies aériennes, les pilotes, qu'ils envisagent d'un point de vue entièrement différent de celui des compagnies aériennes, ainsi que les contrôleurs de la circulation aérienne, qui s'intéressent à la gestion des mouvements d'aéronefs. Bref, l'industrie des transports aériens a ses propres poids et contrepoids.

À votre avis, la structure de l'organisation risque-t-elle de causer des conflits, étant donné que ce n'est pas une compagnie aérienne? Je réagirais avec horreur à l'idée qu'Air Canada ou Canadien International prennent en main le système de navigation aérienne. Ce serait un désastre. Mais ce n'est pas ce que je vois arriver.

M. Foy: Si vous étudiez la proposition avancée par ce qui était à l'origine les quatre frères—qui sont subitement devenus cinq, et nous en avons maintenant six, je pense—et si vous lisez la liste des membres de leur conseil d'administration, vous verrez que les compagnies aériennes y sont vraiment très bien représentées, avec, pour commencer, quatre membres de l'ATAC.

Ensuite, si vous ajoutez à l'ATAC certains des autres groupes associés aux compagnies aériennes qui pourraient être représentées au conseil, en sachant que les quatre frères n'avaient proposé qu'un représentant de Transports Canada au conseil—ce qui n'a guère d'importance—, vous verrez que les compagnies aériennes risquent d'avoir un poids considérable comparativement aux autres utilisateurs du système à ce conseil d'administration. La CBAA et surtout les compagnies aériennes sont les deux principaux utilisateurs du système de navigation aérienne du Canada. La COPA l'utilise aussi, mais elle n'aurait qu'une voix dans un conseil d'administration composé de 13 membres pour représenter l'aviation générale, par exemple.

M. Gouk: Et pourtant, cela lui convient.

M. Foy: Pour le moment. Mieux vaut un siège que pas du tout.

M. Hubbard (Miramichi): Tous les groupes qui ont comparu devant nous envisagent ces changements avec beaucoup d'enthousiasme. Vous avez dû avoir un bon bout de temps pour y réfléchir. Depuis combien de temps votre groupe participe-t-il à ce processus? Seulement depuis six mois?

M. Foy: Je fais partie depuis environ neuf mois du comité consultatif qui a suivi l'évolution du processus. Du point de vue de l'association, jusqu'à tout récemment, Mike était l'un des membres de notre conseil de Direction, mais nous lui avons confié en quelque sorte la tâche d'être le président du comité de l'association qui est chargé d'étudier la situation. En raison de sa spécialité à la Direction du système de navigation aérienne et de ses antécédents, aussi bien dans les régions qu'à

[*Text*]

representing the AOGA views on how we see the future evolving. It has been about a nine–month process.

Mr. Hubbard: Are your members very much behind you in terms of accepting the change of status?

Mr. Foy: It's typical, I think, of most employees. I must give Transport Canada great credit in that they have put out a plethora of information at each particular stage of the development of the project, almost to the point where some of our people feel as if they're saturated with information. But all being said and done, they're still very pleased to have as much information available to them to review as they have.

Yet at this particular point in time—I consider us as going from phase one to phase two, the decision is now being made—we're into the nitty–gritty of how it's going to affect the individual employee. From that standpoint, our members are obviously worried about their mortgages and their jobs, where they might end up and who they're going to be working for in the future. There's still a lot of nervousness within our particular group on that basis.

On the overall picture of whether or not our membership is accepting the idea of commercialization for commercialization purposes, I suggest that at this time it's about 50–50: 50% think it's great to go to a brave new world, and 50% are still concerned about what could happen in the brave new world. I think they are more concerned about their security and their position under government control rather than under a new entity. So in a straw vote, if you will, that we've taken, I could not confirm more than about a 50–50 split at this point in time, until we see a bit more coming down the pipe.

Mr. Hubbard: With this great amount of information they're getting, are there assurances that they have job protection and continuation of benefits?

Mr. Foy: Not yet.

Mr. Hubbard: Is that being hoped for?

Mr. Foy: That's being hoped for and I have great faith that it's going to be looked over very well. But the individual member sitting out in Vancouver, 3,000 miles from the action, and relying only on the paperwork that I or Transport Canada can send them, still gets extremely nervous about whether or not anything has been confirmed.

At this point nothing has been confirmed. We're just starting into, as I call it, phase two. Phase two is when the unions, as a group and individually, will start to work towards the transfers of benefits, pensions, and things of this nature. At this point in time it is only conjecture.

Mr. Hohm: If I can add to that, being someone who has worked within ANS, there's a feeling amongst the majority of people I know who work in ANS that job protection is not really at issue here. We're not fighting for jobs or anything like that.

[*Translation*]

l'administration centrale, ainsi que de sa connaissance générale du système, nous lui avons confié la tâche de représenter le point de vue de l'AGNA sur l'évolution du dossier. Le processus a commencé il y a environ neuf mois.

M. Hubbard: Vos membres sont–ils solidement derrière vous pour accepter le changement de situation?

M. Foy: Je pense que leur réaction est typique de celle de la plupart des fonctionnaires. Je dois dire que Transports Canada mérite beaucoup d'éloges pour toute l'information qu'il fait circuler à chaque étape de l'évolution du projet, au point que certains de nos membres en viennent presque à avoir l'impression d'être saturés d'information. Néanmoins, ils sont bien contents d'avoir autant d'information que cela à étudier.

Pourtant, au point où nous en sommes—j'estime que nous sommes en train de passer de la première à la deuxième phase, car les autorités sont en train de prendre la décision—nous arrivons au noeud du problème en ce qui concerne la situation individuelle de nos membres. À partir de maintenant, nos membres sont manifestement inquiets; ils ont des hypothèques à payer et ils ont peur de perdre leur emploi; ils se demandent où ils pourraient aboutir et pour qui ils vont travailler. À cet égard, il y a encore beaucoup de nervosité dans notre groupe.

Sur la question globale de savoir si nos membres acceptent ou non l'idée de la commercialisation pour la commercialisation, je dirais qu'ils sont à peu près également partagés pour le moment, car 50 p. 100 estiment que c'est très bien d'aller vivre dans le meilleur des mondes, tandis que 50 p. 100 se demandent encore ce qui pourrait leur arriver dans ce meilleur des mondes. Je pense qu'ils s'inquiètent davantage de leur sécurité d'emploi et de leur situation s'ils continuent à relever du gouvernement que s'ils doivent passer à un nouvel organisme. Autrement dit, dans le vote d'essai que nous avons pris, si vous voulez, j'ai conclu qu'il y aura un partage à peu près équivalent des voix pour ou contre l'idée de la commercialisation tant que nos membres ne sauront pas un peu mieux à quoi s'en tenir.

M. Hubbard: Avec toute l'information qu'ils reçoivent, ont–ils eu des garanties que leurs emplois seraient protégés et que leurs avantages sociaux seraient maintenus?

M. Foy: Pas encore.

M. Hubbard: C'est ce qu'ils espèrent?

M. Foy: Ils l'espèrent, oui, et j'ai vraiment confiance que tout cela sera réglé à leur satisfaction. Néanmoins, quand je pense à un membre qui travaille à Vancouver, à 3 000 milles de l'endroit où les décisions sont prises, et qui tire toute son information des documents que Transports Canada ou moi pouvons lui envoyer, eh bien, ce membre sera toujours extrêmement nerveux tant qu'on n'aura pas confirmé ou démenti ce qui va se passer.

Jusqu'à présent, on n'a rien confirmé. Nous ne faisons qu'amorcer ce que j'appelle la deuxième phase. C'est celle où les syndicats, collectivement et individuellement, vont commencer à s'occuper du transfert des avantages sociaux, des pensions de retraite et des autres questions de ce genre. Pour le moment, nous nous perdons en conjectures.

M. Hohm: Si je puis ajouter une remarque qui m'est inspirée par mon expérience du système de navigation aérienne, je dirais que la majorité des gens que je connais qui travaillent dans ce secteur ont l'impression qu'il ne s'agit pas vraiment

[*Texte*]

We're going to have a job either in industry or within government. We're essentially going to do a lot of the things we're doing now. In fact, a few of us are predicting that there will be more job opportunities than there are people available to fill them, because of the division of responsibilities between a commercialized entity and Transport.

[*Traduction*]

d'une question de sécurité d'emploi. Nous ne nous battons pas pour protéger nos emplois ou pour quelque chose d'analogue. Nous savons que nous allons avoir un emploi, soit dans le secteur privé, soit dans le secteur public. Fondamentalement, nous allons continuer à exercer une grande partie de nos fonctions actuelles. En fait, quelques–uns d'entre nous prédisent qu'il y aura plus d'emplois que de candidats qualifiés, en raison du partage des responsabilités entre un organisme commercialisé et Transports Canada.

• 1620

What we are concerned about as professionals within the system is that the relative mandates are accomplished appropriately, and that what we end up with is an improvement on the system and we're not any worse off. In many cases all we are doing is taking a system that has developed under a previous set of operating rules, if I can use that expression, and just finding a way to have someone else run it for us. That may no longer be appropriate in today's environment, the same as it is no longer appropriate for us to operate an airline.

À titre de professionnel du système, nous voulons que les mandats respectifs des deux entités soient bien exécutés, et nous tenons à ce que le processus aboutisse à une amélioration du système plutôt qu'à l'inverse. Dans bien des cas, nous ne faisons que prendre un système qui s'est développé dans le contexte d'un vieux jeu de règles de fonctionnement, si vous me passez l'expression, simplement en trouvant une façon de le faire administrer par quelqu'un d'autre pour nous. Ce n'est peut–être plus à nous de le faire dans le contexte actuel, tout comme ce n'est plus à nous d'exploiter une compagnie aérienne.

Mr. Hubbard: It always amazes me, Mr. Chairman, that in a national program with one big agency, whether it is Transport Canada, you can share the revenues and expenses across the country and it's almost like a taxation system. One area, through making profits, shares that money with another area that doesn't. Now we're moving entirely towards not–for–profit, and with that is an entirely different concept that will greatly affect the economy of this country. I would think that if we had the whole country operating not–for–profit there wouldn't be much need for us.

M. Hubbard: Monsieur le président, je m'étonne toujours de constater que, dans un programme national où il y a un gros organisme, que ce soit Transports Canada ou un autre, on peut partager les recettes et répartir les dépenses dans tout le pays, presque comme si l'on administrait un système fiscal. Une région qui réalise des profits les partage avec une autre qui n'en fait pas. Maintenant, nous allons opter pour une organisation entièrement sans but lucratif, ce qui suppose une approche entièrement différente qui va grandement influer sur l'économie du pays. Si tout le pays fonctionnait comme un organisme sans but lucratif, j'ai bien l'impression qu'on n'aurait plus beaucoup besoin de nous.

Mr. Foy: That's the idea.

M. Foy: C'est exactement cela.

Mr. Hubbard: It might be, Mr. Gouk, that in land transportation next, maybe the highway systems, suddenly some groups will emerge and there will be not–for–profits in Ottawa, another group for your highway, the 416—

M. Hubbard: Monsieur Gouk, il se pourrait bien qu'un beau jour certains groupes se manifestent dans le secteur des transports de surface, peut–être dans le sous–secteur des réseaux routiers, qu'il y ait des organismes sans but lucratif à Ottawa, un autre organisme sans but lucratif pour votre autoroute 416. . .

The Chairman: Just as a point of clarification, the not–for–profit may not be as rigid as you may be interpreting it, Charles. When we're talking about not–for–profit, we're saying that any profits made at any particular airport are going to be pumped back into that airport, and there will be cross–subsidization as well. It's not like we're not going to make any money here. There is going to be money made and put back into the system, not doled out to shareholders who might have an interest, or to board members who were sitting at that particular airport. It's going to go back into the airport. There will be the cross–subsidization still going on between it and the smaller airports.

Le président: Charles, je tiens à préciser simplement que la notion de système sans but lucratif n'est peut–être pas aussi rigide que vous l'interprétez. Nous entendons par là que tous les profits réalisés par un aéroport quelconque vont être réinjectés dans cet aéroport, et qu'il y aura aussi de l'interfinancement entre aéroports. Cela ne veut pas dire que nous ne ferons pas d'argent. L'organisme responsable va faire de l'argent qu'il va réinjecter dans le système plutôt que de le verser à des actionnaires ou aux membres du conseil d'administration de l'aéroport en question. L'argent va être réinjecté dans l'aéroport. Il y aura un interfinancement entre l'aéroport rentable et les petits aéroports.

Mr. Hubbard: I hope what you say is right.

M. Hubbard: J'espère que c'est vrai.

The Chairman: I'm pretty sure.

Le président: J'en suis à peu près sûr.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Jordan says it's right, the wise man of our council.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Jordan, l'homme sage de notre conseil, dit que c'est vrai.

[*Text*]

The Chairman: Mr. Comuzzi, did you want to add a question here?

Mr. Comuzzi: I didn't have a question until Mr. Foy talked about customers or consumers. Tell me who your customers are.

Mr. Foy: We look at it from two standpoints. Our prime customer is the travelling public. They are the ones who eventually will pay the bills if it's a not–for–profit. But the role of the inspector, if you really get down to the nitty–gritty, is safety. Safety is sometimes an abused word, but that's what we're there for: we're there to make sure we have a safe system. Efficiency hopefully will fall out of the bottom of that, but safety is the serious word here. The inspector is exactly that. He or she is the individual who is going to go out and test the pilots to ensure they are qualified. He or she is going to do the audit on the company. He or she is going to fly the system to ensure that the navigation aids are working properly and are not degrading or diminishing or reaching a substandard level.

Our prime client is the Canadian taxpayer. Allied with that is the aviation industry, because it is linked together. If I can ensure that the pilots are qualified, if I can ensure that the aircraft are airworthy, if I can ensure that the system is running properly, then of course one will feed upon the other.

From the standpoint of personal dedication, being a pilot, I obviously sympathize and empathize with how the industry is run and how it is to perform, its credibility to the travelling public and to Parliament as well, if you will. The two are linked together.

Mr. Comuzzi: You fell short in your duties with respect to the Dryden crash.

Mr. Foy: Did we?

Mr. Comuzzi: I think so. I think you do, too.

Mr. Foy: I wonder.

Mr. Comuzzi: I don't want to put words in your mouth, but that motor in the back wasn't operating for two and a half to three weeks, along with flying—

Mr. Foy: I could argue that point and we could get into a donnybrook about the number of people available, the resources available and the opportunities for us to get out. We're fighting the same issue right now. It's not perhaps for this committee to address under the particular guise of why we are here—

Mr. Comuzzi: I have one other question–

Mr. Foy: We would love to come back and do it.

• 1625

Mr. Comuzzi: I have one last question with regard to safety. I hear what you're saying about where you should fit within the parameters of the ANS.

Are you concerned today about what airlines are doing with respect to the customer? All airlines, not only in Canada and the United States, are going to the hub–and–spoke concept. That results in more flights than perhaps our equipment in some

[*Translation*]

Le président: Monsieur Comuzzi, vouliez–vous poser une question?

M. Comuzzi: Je n'en avais pas avant que M. Foy parle de clients ou de consommateurs. Dites–moi qui sont vos clients.

M. Foy: Nous avons deux points de vue différents sur cette question. Notre principal client est le public voyageur. C'est lui qui va finir par payer les factures si le système doit être sans but lucratif. Cela dit, au fond, l'inspecteur a pour rôle d'assurer la sécurité. C'est un terme dont on abuse parfois, mais c'est pour faire en sorte que notre système soit sûr que nous travaillons. Ce qui compte, c'est la sécurité; l'efficience en découlera, il faut l'espérer. L'inspecteur est responsable de la sécurité. C'est lui—ou elle—qui va faire subir des examens aux pilotes pour s'assurer de leurs compétences. C'est lui—ou elle—qui va inspecter la compagnie aérienne. C'est lui ou elle qui va faire des inspections en vol pour s'assurer que les aides à la navigation fonctionnent bien, qu'ils ne se détériorent pas, que leur efficacité ne diminue pas, et qu'ils ne tombent pas en–deçà des normes.

Dans ce sens, notre principal client est le contribuable canadien. Et l'industrie du transport aérien en est indissociable, parce que les deux vont de pair. Si je puis faire en sorte que les pilotes soient compétents, m'assurer de la navigabilité des aéronefs et garantir que le système fonctionne correctement, les éléments se conjuguent pour assurer la sécurité du système.

Personnellement, comme je suis pilote, je sympathise avec les pilotes, et je veux m'assurer que l'industrie fonctionne bien, qu'elle a un bon rendement, que le public voyageur et le Parlement lui font confiance, si vous voulez. Les deux vont de pair.

M. Comuzzi: Vous ne vous êtes pas bien acquittés de votre devoir dans le cas de l'écrasement de Dryden.

M. Foy: Non?

M. Comuzzi: C'est mon avis. Je pense que vous êtes d'accord avec moi.

M. Foy: Je me le demande.

M. Comuzzi: Je ne veux pas vous faire dire ce que vous ne voulez pas dire, mais le moteur arrière ne fonctionnait pas depuis deux semaines et demie, voire trois semaines, et en plus l'avion volait. . .

M. Foy: Je pourrais commencer une discussion qui dégénérerait vite en engueulade au sujet du nombre de personnes disponibles, des ressources que nous avions et de nos possibilités d'aller sur place. C'est encore la même chose aujourd'hui. Le moment est peut–être mal choisi pour le comité de s'intéresser à cela, étant donné que nous sommes ici pour. . .

M. Comuzzi: J'ai une autre question. . .

M. Foy: Nous serions ravis de revenir pour le faire.

M. Comuzzi: J'ai une dernière question sur la sécurité. D'après ce que vous avez dit, vous estimez que vous devriez vous conformer aux paramètres du système de navigation aérienne.

L'orientation que les compagnies aériennes prennent vis–à–vis de leur clientèle vous inquiète–t–elle? Toutes les compagnies aériennes—et pas seulement celles du Canada et des États–Unis—s'orientent vers des réseaux étoilés. Cela

[*Texte*]

airports has the ability to cope with. As a result we're finding that more of the commuter airlines, which are under some discussion today, are circling airports for longer and longer periods of time. Those commuter aircraft don't have the monitoring facilities as far as different safety aspects are concerned. We're allowing them to corkscrew around in different areas and perhaps increasing the risk.

The Chairman: I'm not quite sure if this has anything to do with the topic.

Mr. Foy: It does indirectly.

The Chairman: If the witness would like to answer it, by all means.

Mr. Foy: There seems to be a two–pronged question here. I would be more than pleased to address this issue again, either in front of this group or under a separate heading, if you want to talk about whether or not commuter aircraft are safe or equipped properly, etc. I'm not side–stepping your issue. I am just suggesting there is a problem here with the ANS system in handling the traffic that's building up.

Mr. Comuzzi: That's the point of my question.

Mr. Foy: If that's the point of your question, then Mike would like to address it because he's sitting here just salivating in anticipation.

Mr. Comuzzi: We'll talk about the other issue another day, but the point of my question is the pressure we're putting on the system.

Mr. Hohm: There are two aspects. We don't want to deal with one of them in this forum because it deals with whether or not we have appropriate vigilance over industry safety standards. The other question is one of capacity, and this is one of the things we hope to address by this alternate proposal.

The way we dealt with things in the past, as industry progressed and demanded more and more services, we had level service policies that said if you reached a certain point of capacity, you would get this service; if you got to here, you would need more of this. We just kept doing this until we overbuilt the system. We provided a heck of a lot of infrastructure, but sometimes not enough in the right places. For instance, there's no shortage of air traffic controllers in the system; there's a shortage of having them in the right places.

When you require level of service delivery in that regard and just wait until industry gets to a certain mass and keep adding to it, sooner or later you say enough is enough. There has to be some point at which you take some other action besides just giving them more services. That's why we say this type of level service should be determined at the lowest common denominator between user and service provider.

A good example would be airports and the control service. Defined level service criteria specify that when you have a certain amount of traffic, in terms of numbers and mix of traffic, you get a control tower. If we have a commercialized ANS

[*Traduction*]

multiplie les vols, au point que certains aéroports n'ont peut–être pas l'équipement nécessaire pour les contrôler. Par conséquent, certains des transporteurs régionaux dont nous parlons aujourd'hui ont des avions qui tournent de plus en plus longtemps autour des aéroports. Ces aéronefs navettes n'ont pas l'équipement de contrôle nécessaire pour parer à tous les problèmes de sécurité. Nous les autorisons à voler ici et là dans différentes zones, ce qui signifie peut–être que les risques s'accroissent.

Le président: Je ne suis pas sûr que ce que vous dites soit lié au sujet.

M. Foy: Ça l'est indirectement.

Le président: Si le témoin veut répondre à la question, qu'il le fasse.

M. Foy: Votre question me semble comporter deux volets. Je serais ravi d'y revenir, soit devant le comité, soit à un autre titre, si vous voulez savoir si les aéronefs navettes sont sûrs, bien équipés, etc. Je ne cherche pas à esquiver la question. Je veux juste dire que le système de navigation aérienne a de la difficulté à contrôler le trafic qui s'accumule.

M. Comuzzi: C'est l'objet de ma question.

M. Foy: Si c'est l'objet de votre question, Mike aimerait y répondre; il en salive d'envie.

M. Comuzzi: Nous parlerons de l'autre aspect une autre fois, mais l'objet de ma question, c'est la pression que nous exerçons sur le système.

M. Hohm: Il y a deux aspects en jeu. Nous voulons en passer un des deux sous silence ici, parce qu'il s'agit de savoir si nous sommes suffisamment vigilants pour faire respecter les normes de sécurité de l'industrie du transport aérien. L'autre aspect a trait à la capacité, et c'est l'un de ceux auxquels nous espérons nous attaquer par notre proposition de rechange.

Dans le passé, à mesure que l'industrie se développait et qu'elle avait besoin de plus en plus de services, nous avions des politiques de niveaux de service qui prévoyaient que, quand une certaine capacité était atteinte, il fallait assurer un service donné; quand on était arrivé à ce point–là, il fallait un service accru sous un aspect ou un autre. Et nous avons continué à agir de la sorte jusqu'à ce que le système repose sur une infrastructure extrêmement développée. Nous avions une infrastructure énorme, mais elle était parfois insuffisante à certains endroits. Par exemple, le système ne manque pas de contrôleurs de la circulation aérienne, mais il y a pénurie de contrôleurs aux points névralgiques.

Quand on assure des niveaux de service et qu'on attend que la demande se développe pour en ajouter d'autres et que le cycle se répète constamment, on finit par arriver tôt ou tard au point où il faut dire: ça suffit. À un moment donné, on doit arriver à un point où il faut faire autre chose que simplement donner plus de services. C'est pourquoi nous disons que ce genre de niveaux de service devraient être fixés en fonction du plus petit dénominateur commun, entre l'utilisateur et le fournisseur des services.

Je vais vous donner un bon exemple, celui des aéroports et des services de contrôle de la circulation aérienne. En fonction des critères de niveaux de service reconnus, quand le trafic arrive à une certaine complexité, calculée en fonction des

[*Text*]

entity that will do all and be all, they have no choice but to continue with that type of approach. However, if we say you don't have to provide the control service from the commercialized entity and the obligation can be put on the airport operator, then he has a choice. He can either upgrade his level of service to handle the increased capacity, in accordance with standards we will set to make sure it can be done safely, or he can restrict accessibility to the airport to levels that are manageable under his existing level service. That's what we find critical to the question of accountability here, as well as maintenance of safety standards.

Mr. Comuzzi: Thank you, Mr. Chairman, for allowing me to ask that question.

The Chairman: But despite those arguments, safety has never been in question here, correct?

Mr. Hohm: Correct.

Mr. Gouk: I would like to touch on a couple of things with regard to capacity for aircraft to come in, particularly the little ones being squeezed out or held while the big ones are allowed to land. That doesn't happen. I'm speaking from my experience of 23 years as an air traffic controller. With very little manipulation, because of such things as weight turbulence, it's first come first served.

• 1630

There is a system called flow control, flow management. They regulated the very thing you are speaking of. It used to be that everybody wanted to go somewhere at once, and then for a long time nobody would go. So they parcelled out the time and gave each person their little slot. That's called flow control.

What Michael mentioned about airport capacity and shutting off airports exists now for flow control. There are so many slots at a certain speed. There's an airport capacity. The problem of the system we're looking for, commercialization, is to make the industry more responsive to needs.

When I first got into air traffic control in 1969, we were talking about a need for a parallel runway at Vancouver. Well, it's 1994 and we don't have it yet. But it's finally under way. That has been the restriction in Vancouver. That's part of the concept. We have to get into something that responds to the needs.

You have heard of RAMP, the radar modernization project. That's 1970s or early 1980s technology. This is 1994 and we're still trying to get it working. We could have had a shelf system going by the mid–1980s, as an example.

[*Translation*]

mouvements et des types d'aéronefs, il faut qu'il y ait une tour de contrôle. Si nous avions un organisme commercialisé de services de navigation aérienne chargé de satisfaire tout le monde et son père, il serait bien obligé de continuer avec la même approche. Par contre, si nous disions qu'il n'est pas nécessaire que l'organisme commercialisé assure lui–même le service de contrôle de la circulation aérienne, et que c'est à la direction de l'aéroport que ce service incombe, l'organisme aurait le choix. Il pourrait augmenter son niveau de service pour faire face à la capacité accrue, conformément aux normes que nous établirions pour nous assurer qu'il le ferait sans danger pour personne, ou bien il pourrait restreindre l'accès à l'aéroport afin d'en limiter la capacité de façon à pouvoir y satisfaire avec le niveau de service dont il dispose. C'est ce que nous considérons comme critique en ce qui concerne l'imputabilité et le maintien des normes de sécurité dans ce contexte.

M. Comuzzi: Merci, monsieur le président, pour m'avoir autorisé à poser cette question.

Le président: Cela dit, en dépit de cette discussion, la sécurité n'a jamais été mise en doute ici, n'est–ce pas?

M. Hohm: C'est exact.

M. Gouk: J'aimerais préciser deux petites choses en ce qui concerne la possibilité pour les aéronefs de se poser aux aéroports, surtout dans le cas des petits aéronefs qui seraient mis en attente pendant qu'on autorise les gros à atterrir. Ce n'est pas comme ça que cela se passe. Et j'en parle en me fondant sur mon expérience de 23 ans comme contrôleur de la circulation aérienne. Le principe que nous appliquons est celui du premier arrivé, premier servi, avec très peu de modifications, pour tenir compte de facteurs comme la turbulence causée par la masse d'un aéronef.

Nous avons un système de régulation du débit ou, si vous préférez, de gestion du trafic aérien. Il nous sert à contrôler précisément ce dont vous parlez. Il fut un temps où tout le monde voulait aller quelque part en même temps, ce qui signifiait que personne ne voulait y aller pendant longtemps. On a donc décidé de fractionner le temps et de donner à chacun sa petite fenêtre. C'est ce qu'on appelle la régulation du débit.

Ce que Michael a dit au sujet de la capacité des aéroports et de leur interdiction s'applique aujourd'hui dans le contexte de la régulation du débit. Il y a un certain nombre de fenêtres pour une vitesse donnée. C'est la capacité de l'aéroport. Le défi du système que nous envisageons, la commercialisation, consistera à rendre l'industrie du transport aérien plus sensible aux besoins.

Quand j'ai débuté comme contrôleur, en 1969, nous parlions déjà de la nécessité d'installer une piste parallèle à la piste principale à l'aéroport de Vancouver. Nous sommes aujourd'hui en 1994, et nous n'avons toujours pas cette piste–là, mais les travaux ont enfin commencé. C'était la restriction que nous avions à l'aéroport de Vancouver. Tout cela fait partie de l'idée de l'organisme que nous envisageons. Nous allons devoir trouver quelque chose qui réponde aux besoins.

Vous avez entendu parler du PMRA, le projet de modernisation des radars. C'est une technologie des années soixante–dix ou du début des années quatre–vingt. Aujourd'hui, en 1994, nous essayons encore de le faire fonctionner. Nous aurions pu par exemple avoir un système SHELF en service au milieu des années quatre–vingt.

[*Texte*]

The Chairman: In other words, there's information and a solution to this.

Mr. Gouk: Yes, because that was a political–bureaucratic decision as opposed to a businesslike decision. That's the whole reason we're going in this commercialized direction.

From somebody who has worked in the industry for 23 years, I see nothing but good out of it. We have to go cautiously, as these gentlemen have said, and make sure we do the right things and don't make rash decisions. But we're going in the right direction.

The Chairman: Mr. Foy and Mr. Hohm, thank you for your submission to this committee this afternoon. We appreciate your coming before us.

The meeting is adjourned.

[*Traduction*]

Le président: En d'autres termes, il y a de l'information à ce sujet, et il y a une solution.

M. Gouk: Oui, parce que c'était une décision politico–bureaucratique plutôt qu'une décision commerciale. C'est précisément la raison pour laquelle nous prenons ce virage vers la commercialisation.

Du point de vue de quelqu'un qui a travaillé pendant 23 ans dans l'industrie du transport aérien, je n'y vois que des avantages. Nous allons devoir procéder avec prudence, comme ces messieurs l'ont dit, en prenant soin de faire ce qu'il faut, sans prendre de décisions irréfléchies. Cela dit, nous allons dans la bonne direction.

Le président: Monsieur Foy, monsieur Hohm, merci pour votre exposé devant le comité cet après–midi. Nous vous sommes reconnaissants d'avoir comparu.

La séance est levée.

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid Port payé
Lettermail Poste–lettre
8801320
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Aircraft Operations Group Association:

Wayne C. Foy, Chairman;

Michael Hohm, Chairman, Sub–Committee on ANS Commercialization.

TÉMOINS

De l'Association du groupe de la navigation aérienne:

Wayne C. Foy, président;

Michael Hohm, président, Sous–comité de la commercialisation du SNA.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

CA1
XC17
-T82

Gover
Public

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 20

Wednesday, December 7, 1994
Tuesday, December 13, 1994

Chairperson: Stan Keyes

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 20

Le mercredi 7 décembre 1994
Le mardi 13 décembre 1994

Président: Stan Keyes

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès–verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of the National Airports Policy, bilateral air negotiations, and the commercialization of the air navigation system

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude de la politique nationale des aéroports, des négociations bilatérales et de la commercialisation du système de navigation aérienne

---

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the Thirty–fifth Parliament, 1994

Première session de la trente–cinquième législature, 1994

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice–Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Charles Hubbard
Daphne Jennings
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Jake Hoeppner
Elsie Wayne—(8)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice–présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Charles Hubbard
Daphne Jennings
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Jake Hoeppner
Elsie Wayne—(8)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, DECEMBER 7, 1994
(27)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 3:33 o'clock p.m. this day, in Room 112–N, Centre Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Fontana, Jim Gouk, Charles Hubbard, Daphne Jennings, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne, and Paul Mercier.

Acting Member present: Georgette Sheridan for Anna Terrana.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Pembroke and Area Airport: Lyall Smith, Airport Commissioner; Diane Mau, Airport Manager.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed consideration of the National Airports Policy, bilateral air negotiations, and the commercialization of the air navigation system. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated October 4, 1994, Issue No. 11.*)

Lyall Smith made an opening statement and, with Diane Mau, answered questions.

At 4:03 o'clock p.m., it was agreed,—That the Committee meeting continue *in camera*.

The Committee proceeded to consider future business.

By unanimous consent, it was agreed,—That the study of the future of Canada's airports be suspended.

By unanimous consent, it was agreed,—That the Committee undertake a review of Canada's marine policy, to be completed in April 1995.

By unanimous consent, it was agreed,—That the Committee authorize the Chairman to formulate a travel agenda and budget for the Committee's marine policy study for presentation to the Committee at its meeting of December 13, 1994.

At 4:40 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, DECEMBER 13, 1994
(28)

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 3:30 o'clock p.m. this day, in Room 112–N, Centre Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Stan Keyes, Raymond Lavigne, and Paul Mercier.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

PROCÈS–VERBAUX

LE MERCREDI 7 DÉCEMBRE 1994
(27)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 33, dans la salle 112–N de l'édifice du Centre, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Fontana, Jim Gouk, Charles Hubbard, Daphne Jennings, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne et Paul Mercier.

Membre suppléant présent: Georgette Sheridan remplace Anna Terrana.

Aussi présents: Du Service de recherches de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De l'aéroport de Pembroke et de la région: Lyall Smith, commissaire de l'aéroport; Diane Mau, directrice de l'aéroport.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité poursuit son étude de la politique nationale des aéroports, des négociations bilatérales et de la commercialisation du système de navigation aérienne (*Voir les Procès–verbaux et témoignages du 4 octobre 1994, fascicule nº 11.*).

Lyall Smith présente un exposé et, avec Diane Mau, répond aux questions.

À 16 h 03, il est convenu,—Que le Comité poursuive sa séance à huis clos.

Le Comité entreprend l'examen de ses travaux futurs.

Du consentement unanime, il est convenu,—Que l'étude de l'avenir des aéroports du Canada soit suspendue.

Du consentement unanime, il est convenu,—Que le Comité entreprenne un examen de la politique maritime du Canada, qui prendrait fin en avril 1995.

Du consentement unanime, il est convenu,—Que le Comité autorise le président à établir un calendrier et un budget de déplacement pour l'étude sur la politique maritime qu'entreprend le Comité, et que ce calendrier et ce budget soient présentés au Comité à sa réunion du 13 décembre 1994.

À 16 h 40, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 13 DÉCEMBRE 1994
(28)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à huis clos, à 15 h 30, dans la salle 112–N de l'édifice du Centre, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Stan Keyes, Raymond Lavigne et Paul Mercier.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

The Committee proceeded to consider future business.

At 4:05 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage

Clerk of the Committee

Le Comité entreprend l'examen de ses travaux futurs.

À 16 h 05, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du Président.

La greffière du Comité

Ellen Savage

[*Texte*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Wednesday, December 7, 1994

[*Traduction*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le mercredi 7 décembre 1994

• 1535

The Chairman: Good afternoon, colleagues. Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of the national airports policy, bilateral air negotiations and the commercialization of the air navigation system, we welcome to our committee this afternoon Diane Mau, manager of the Pembroke and Area Airport. With her is His Worship Lyall Smith, mayor of the town of Deep River.

It's certainly my hope that your submission to this esteemed committee will not be prejudiced by the fact that your airport is located on Len Hopkins Drive, named after the distinguished, and I might add still living, member of Parliament for Renfrew—Nipissing—Pembroke.

Welcome. I understand you'll be giving us a presentation first. We'll follow that up with questions in the usual fashion.

Mr. Lyall Smith (Mayor of Deep River): Mr. Chairman, I would expect that the submission is before you for the committee members.

The Chairman: Yes it is, thank you.

Mr. Smith: First, on behalf of Diane and myself, may I thank you for this opportunity to speak to you today on this very important issue. I will read from the text and perhaps digress a little from it, but basically I'd like to start with page 1.

The Pembroke and Area Airport is strategically located midway between Ottawa and North Bay and serves as a link to major centres for both businesses and residents of the upper Ottawa Valley. The airport is a key factor in promoting economic development throughout the area and is an essential part of the infrastructure of this part of Ontario. Of course we do underline the word infrastructure, because the airport itself is in fact a significant part of everything we do in that area.

The Pembroke and Area Airport is collectively owned by 12 medium to small municipalities. When we say small we mean very small. These municipalities are basically rural for the most part, in some cases with populations of less than a few hundred. We encourage their involvement and the concern for the future they bring if they are not involved.

This airport is administered by an airport commission serving a population base of some 60,000 people. The airport operates with a staff of 4 full-time and 2 casual part-time people, 14 hours a day, 7 days a week. Since its inception in 1968 it has operated with an annual 100% operating subsidy from the federal government.

Mr. Chairman, part of that 60,000 population serves a great area of western Quebec, the Pontiac area. I have not noted that, but that is an important part of noting where that 60,000 population comes from.

Le président: Bonjour, chers collègues. Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude de la politique nationale des aéroports, des négociations bilatérales et de la commercialisation du système de navigation aérienne, nous accueillons devant notre comité aujourd'hui M^me^ Diane Mau, directrice de l'aéroport de Pembroke et de la région avoisinante. M^me^ Mau est accompagnée de M. Lyall Smith, maire de la ville de Deep River.

J'espère sincèrement que les témoignages que vous présenterez à mes estimés collègues et à moi-même ne seront pas compromis du fait que votre aéroport se trouve sur la promenade Len Hopkins, du nom de l'éminent député, toujours vivant d'ailleurs, de Renfrew—Nipissing—Pembroke.

Soyez les bienvenus. Si je comprends bien, vous nous présenterez tout d'abord un exposé, après quoi nous passerons à la période de questions.

M. Lyall Smith (maire de Deep River): Monsieur le président, j'ose espérer que le texte de notre exposé a été remis aux membres du comité.

Le président: Il l'a été. Merci.

M. Smith: Tout d'abord, au nom de Diane et en mon nom à moi, je tiens à vous remercier d'avoir bien voulu nous entendre aujourd'hui sur cette question d'importance capitale. Je vous lirai le texte de notre exposé, quitte à m'en écarter peut-être un petit peu. Je commence à la page 1.

L'aéroport de Pembroke et de la région avoisinante est très bien situé, à mi-chemin entre Ottawa et North Bay, et assure la liaison avec les grands centres tant pour les gens d'affaires que pour le public voyageur de la vallée supérieure de l'Outaouais. L'aéroport joue un rôle clé dans la promotion du développement économique de l'ensemble de la région et constitue une composante essentielle de l'infrastructure de cette partie de l'Ontario. Le terme infrastructure est bien sûr utilisé à dessein, car l'aéroport est en soi un élément important de tout ce que nous faisons dans la région.

L'aéroport de Pembroke et de la région avoisinante est détenu en copropriété par 12 municipalités de petite ou moyenne taille. Les petites municipalités sont vraiment très petites. Il s'agit essentiellement d'agglomérations rurales dont la population, dans certains cas, se limite à quelques centaines d'habitants. Nous encourageons leur participation, faute de quoi nous aurions à craindre pour l'avenir de la région.

L'administration de l'aéroport est assurée par une commission aéroportuaire qui dessert un bassin de population de quelque 60 000 personnes. L'aéroport est en activité 14 heures par jour, sept jours sur sept, avec un personnel de quatre employés à plein temps et de deux employés occasionnels à temps partiel. Depuis sa mise sur pied en 1968, son exploitation est financée à 100 p. 100 par une subvention annuelle du gouvernement fédéral.

Monsieur le président, ce bassin de 60 000 personnes comprend les habitants d'une région importante de l'Ouest du Québec, celle du Pontiac. Ce n'est pas indiqué dans notre texte, mais il est important de savoir d'où viennent ces 60 000 personnes.

[*Text*]

Over the years the airport has developed into a first–class municipal airport facility, due in no small part to the excellent cooperation between the federal and municipal governments. We believe this small airport to be an excellent example in both operation and efficiency, and one that Transport Canada can be justifiably proud of.

Let me say something about the facility. Currently the airport boasts a 5,000–foot runway, a full–length parallel taxiway, a modern terminal building and a maintenance garage, Department of National Defence troop shelter/staging facilities for Canadian Forces operations, 7–foot chain link security fencing and an up–to–date fueling facility.

The airport serves a significant and diversified range of traffic including the following: scheduled air service to Peterborough and Toronto by the carrier Pem Air, Department of National Defence training exercises, charters, medivacs, Ministry of Natural Resources airlifts of firefighters and a staging area for water bombers, cadet training, two flying schools, a general aviation/flying club, a base for an aerial photography operation, and a base for chemical spraying or crop protection operations. Customs services are available for international traffic.

The benefit of the airport is very apparent to those significant—and I underline "significant" here—federal agencies in the area such as Canadian Forces Base Petawawa, Atomic Energy of Canada's research facilities at Chalk River, and the Petawawa National Forestry Institute, also located near Chalk River. In addition, the benefit is significantly apparent to those provincial agencies in the area such as Ontario Hydro, Ontario Provincial Police and the two school boards.

Notwithstanding these major benefactors, it's certainly a significant benefit to the local industry. The airport represents a federal–municipal investment of approximately $7 million. As mentioned earlier, it is a tremendous asset to the infrastructure of the area.

Now let me turn to our concerns. With the announcement of the national airports policy, the future of Pembroke and Area Airport becomes very insecure. Notwithstanding the ability of larger centres to attract private sector revenue and operate successful airports, the potential for revenue generation in a rural area with heavy federal commitments, such as the upper Ottawa Valley, is extremely limited. There is no way it diminishes the importance of this airport to the local economy.

• 1540

What is perceived and unfortunately very apparent is the downloading of federal commitments to local municipalities that have a regressive tax base. Any of those who have been involved in municipal government know what a regressive tax base is—we don't have the ability at all to raise other money.

[*Translation*]

Au fil des ans, l'aéroport est devenu un aéroport municipal de première classe, grâce notamment à l'excellente collaboration entre le gouvernement fédéral et les administrations municipales. Nous considérons que ce petit aéroport est un modèle sur le plan tant de l'exploitation que de l'efficacité dont Transports Canada peut s'enorgueillir à juste titre.

Permettez–moi de vous décrire un peu l'aéroport. Il comprend actuellement une piste d'atterrissage de 5 000 pieds, une voie de circulation parallèle grandeur standard, un aérogare moderne et un garage pour l'entretien, des installations d'étape et d'entreposage pour les opérations des Forces canadiennes du ministère de la Défense, une clôture de sécurité à mailles losangées de sept pieds et une installation moderne de ravitaillement en carburant.

Le trafic qui passe par l'aéroport est important et diversifié: service aérien régulier vers Peterborough et Toronto assuré par le transporteur Pem Air, exercices de formation du ministère de la Défense nationale, vols nolisés, services d'évacuation médicale, transport aérien de pompiers et zone d'étape pour les avions citernes du ministère des Ressources naturelles, formation des cadets, deux écoles de vol, aéroclub et club d'aviation générale, base de photographie aérienne et base pour les opérations de pulvérisation de produits chimiques et de protection des cultures. Des services sur mesure sont également offerts au trafic international.

L'aéroport offre un avantage indéniable aux importants—et j'insiste bien sur le mot «importants»—organismes fédéraux de la région, comme la base des Forces canadiennes de Petawawa, les installations de recherche d'Énergie atomique du Canada de Chalk River et l'Institut forestier national de Petawawa, qui se trouve également situé à proximité de Chalk River. L'intérêt de l'aéroport n'échappe pas non plus aux organismes provinciaux qui sont présents dans la région, comme Hydro–Ontario et la Sûreté provinciale de l'Ontario, ni aux deux conseils scolaires de la région.

Outre l'intérêt qu'il présente pour ces principaux bénéficiaires, l'aéroport procure également un avantage important à l'industrie locale. Il représente un investissement fédéral–municipal d'environ 7 millions de dollars. Comme je l'ai déjà indiqué, il constitue une composante essentielle de l'infrastructure de la région.

Permettez–moi maintenant de vous parler de nos préoccupations. Avec l'annonce de la politique nationale des aéroports, l'avenir de l'aéroport de Pembroke et de la région avoisinante devient très incertain. Certes, les grands centres sont en mesure de s'attirer suffisamment de recettes du secteur privé pour assurer la rentabilité de leurs aéroports, mais dans une région rurale comme la vallée supérieure de l'Outaouais, qui est extrêmement tributaire des engagements fédéraux, la possibilité de générer des recettes additionnelles est très limitée. Cet état de choses ne diminue en rien l'importance de l'aéroport pour l'économie locale.

On a l'impression, et c'est très évident, hélas, que le gouvernement fédéral cherche à se décharger de ses responsabilités sur les municipalités locales, dont l'assiette fiscale est en régression. Quiconque a déjà eu à s'occuper d'administration municipale sait bien ce que cela signifie—nous n'avons pas du tout la possibilité de lever des fonds.

[*Texte*]

This universal policy without due consultation with the municipalities so affected will have a serious and long–lasting impact on regional development. This will exacerbate the migration of business and industrial development to larger centres of this country, already a deep concern of small municipalities.

The 12 municipalities have prided themselves on the development and progress that is evident at this airport. The efficiency of the airport's operation of 14 hours a day, 7 days a week, leaves few options for cuts in that area.

All of us recognize the need to reduce and absorb the federal deficit, and the Pembroke and Area Airport Commission wishes to endeavour to do its part. However, the haste with which the national airports policy was announced and the lack of prior consultation leave many concerns unanswered.

Mr. Chairman, given the limited amount of time allocated to this commission, we respectfully ask that the questions attached as Appendix A be answered by Transport Canada, as the questions address multiple concerns expressed by commission members.

Second, we respectfully request the minister to direct Transport Canada to encourage a flexibility within the policy to allow airport commissions such as the one at Pembroke an opportunity to consider changes that are beneficial both to Transport Canada and the municipalities.

We thank you for your time today and we are prepared to answer any questions you may have.

The Chairman: Thank you very much, Your Worship, for your presentation.

Diane, did you want to make any additions? No? All right.

We'll start with our questions. Since the member of Parliament for the area is present, I'll ask Mr. Hopkins if he has any additions he'd like to make to that presentation.

Mr. Hopkins (Renfrew—Nipissing—Pembroke): I would just like to ask Diane to outline the—

The Chairman: Well, not so much a question but rather an addition to the presentation just made, Len, and then we can begin our round of questioning.

Mr. Hopkins: Okay. There is an airport in Hamilton that is going to the city, you have Sudbury that has a chance of going national, you have Moosonee, which is a remote airport, and then you have Toronto Island Airport and one other. That's it.

[*Traduction*]

L'imposition de cette politique universelle, sans consultation préalable des municipalités qui seront touchées, aura de sérieuses conséquences à long terme pour le développement régional. La tendance à concentrer les développements commercial et industriel dans les grands centres du pays, tendance qui inquiète déjà profondément les petites municipalités, ne fera que s'accentuer.

Les 12 municipalités en cause s'enorgueillissent du développement et du progrès indéniable que représente cet aéroport. L'aéroport, qui est en activité 14 heures par jour, sept jours sur sept, fonctionne déjà avec une efficacité qui ne permet guère d'effectuer des compressions budgétaires.

Nous reconnaissons tous qu'il faut réduire et éponger le déficit fédéral, et la Commission aéroportuaire de Pembroke et de la région avoisinante souhaite elle aussi faire sa part. Cependant, le caractère précipité de la politique nationale des aéroports et le manque de consultation préalable font en sorte que beaucoup de nos préoccupations sont restées sans réponse.

Étant donné le peu de temps qui nous a été accordé pour faire entendre nos vues, monsieur le président, nous demandons respectueusement que Transports Canada soit tenu de répondre aux questions qui figurent à l'annexe A et qui reflètent les nombreuses préoccupations exprimées par les membres de notre commission aéroportuaire.

Par ailleurs, nous demandons respectueusement au ministre d'ordonner à Transports Canada d'encourager l'application souple de la politique de manière que les commissions aéroportuaires comme celle de Pembroke puissent avoir le temps d'envisager les changements qui pourraient être apportés et qui seraient à l'avantage tant de Transports Canada que des municipalités.

Nous vous remercions d'avoir bien voulu nous entendre aujourd'hui, et nous sommes maintenant prêts à répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le maire, pour votre exposé.

Diane, avez–vous quelque chose à ajouter? Non? Très bien.

Nous passons donc à la période de questions. Étant donné la présence à notre comité du député de la région, M. Hopkins, je lui demanderai s'il a quelque chose à ajouter à l'exposé.

M. Hopkins (Renfrew—Nipissing—Pembroke): Je voudrais simplement demander à Diane de nous parler. . .

Le président: Je me demandais plutôt, Len, si vous aviez non pas une question à poser, mais des observations à ajouter avant que nous ne passions à la période de questions.

M. Hopkins: Bon, d'accord. Il y a l'aéroport de Hamilton qui sera confié à la municipalité, il y a celui de Sudbury qui pourrait prendre un caractère national, il y a celui de Moosonee, qui est un aéroport isolé, il y a celui de l'île de Toronto et il y en a un autre encore, et c'est tout.

[*Text*]

Pembroke is one that is owned by 12 local municipalities and has been, Mr. Chairman, since day one, from the day we bought the cow pasture and built the airport. Some of these 12 municipalities are farm communities, and the highest priority on their list is not raising tax money on the local levy for the airport. Our concern is that some have already expressed a desire to opt out if it's going to mean an increase in their tax levy.

So while you have 12 municipalities that own the airport now—there are 14 commissioners: 2 from Pembroke, the other 2 from Petawawa and all the others have 1 each—what you're going to see here is that when the crunch comes and taxes are going to have to be raised, some of those rural municipalities will leave the airport commission. This is going to put a bigger burden on those that are left.

We've already had an informal chat with the Department of National Defence. Everybody around this table knows the situation the Department of National Defence is in right now. They're downsizing and cutting all over the place, so you know that DND gives you the same story, that they have no money either. That's the crunch this small municipality is facing.

• 1545

I have spent about 17 years of my life working on this airport project and have seen how well it has operated during the last decade, Mr. Chairman. It really is done professionally. Diane has done an excellent job of managing.

There's been a very good rapport among the 12 municipalities to date. Normally, when you get a bunch of municipalities together, you have a bit of quarrelling here and there, but there has been nothing on this. Things have been running very smoothly. This is going to put the heat and the pressure on them, as they lose 20% per year.

I think that's the big thing. The financial base is not there, as it would be in Sudbury, Toronto Island or Hamilton. Moosonee, of course, being a remote airport, doesn't fall within that category. We are the smallest brother out there, if you want to put it that way.

I will leave the rest in the capable hands of Lyall and Diane.

The Chairman: Thanks very much to the member for Renfrew—Nipissing—Pembroke for his addendum to the presentation.

Mr. Gouk.

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): I have a couple of things, Mr. Chairman. First of all, could you give me the name of the carrier again that carries from your airport?

Mr. Smith: It's Pem Air.

Mr. Gouk: What are your annual expenditures right now, as of last year?

[*Translation*]

L'aéroport de Pembroke est détenu en copropriété par 12 municipalités locales, et ce, monsieur le président, depuis le tout début, c'est–à–dire depuis le jour où nous avons acheté le pâturage où nous avons construit l'aéroport. Certaines de ces 12 municipalités sont des agglomérations agricoles, qui ne tiennent pas nécessairement à augmenter les impôts pour financer leur quote–part pour l'aéroport. Le fait que certaines d'entre elles aient déjà exprimé leur intention de se retirer si elles devaient augmenter leur quote–part n'est pas sans nous préoccuper.

Ainsi, l'aéroport est peut–être la propriété de 12 municipalités à l'heure actuelle—les commissaires sont au nombre de 14: deux de Pembroke, deux de Petawawa et un de chacune des autres municipalités—, mais quand la situation deviendra telle qu'il faudra augmenter les impôts, certaines de ces municipalités rurales se retireront de la commission aéroportuaire. Celles qui resteront auront donc à assumer un fardeau plus élevé.

Nous avons déjà eu un entretien informel avec le ministère de la Défense nationale. Tous ceux qui sont ici présents savent bien dans quelle situation se trouve actuellement le ministère de la Défense nationale. Partout, l'heure est à la rationalisation et aux compressions des dépenses, et il en va de même pour le ministère de la Défense nationale, qui dit ne pas avoir d'argent. Voilà la situation difficile à laquelle font face ces petites municipalités.

J'ai consacré environ 17 années de ma vie à ce projet d'aéroport et j'ai été à même d'apprécier avec quelle efficacité il est exploité depuis 10 ans, monsieur le président. L'aéroport est vraiment géré de façon professionnelle. Diane fait un excellent travail.

Jusqu'à maintenant les rapports entre les 12 municipalités sont très bons. Il est normal qu'il y ait de temps en temps des querelles dans toute entreprise qui repose sur la collaboration d'un certain nombre de municipalités, mais ce n'a pas été le cas ici. Tout fonctionne rondement. Les pressions se font toutefois de plus en plus importantes quand les pertes atteignent 20 p. 100 par année.

C'est là le facteur déterminant à mon avis. L'aéroport ne peut tout simplement pas compter sur le même bassin de capitaux que ceux de Sudbury, de l'île de Toronto ou de Hamilton. L'aéroport de Moosonee, étant bien sûr un aéroport isolé, ne tombe pas dans la même catégorie. Nous sommes vraiment le petit frère par rapport aux autres.

Je cède maintenant la parole à Lyall et à Diane, en qui j'ai toute confiance.

Le président: Je tiens à remercier sincèrement le député de Renfrew—Nipissing—Pembroke pour les propos qu'il a bien voulu ajouter à l'exposé.

Monsieur Gouk.

M. Gouk (Kootenay–Ouest—Revelstoke): J'ai deux ou trois questions à poser, monsieur le président. Tout d'abord, pourriez–vous répéter le nom du transporteur qui assure le service à partir de votre aéroport?

M. Smith: Il s'agit de Pem Air.

M. Gouk: À combien s'élèvent vos dépenses annuelles pour l'an dernier?

[*Texte*]

Ms Diane Mau (Airport Manager, Pembroke and Area Airport): For 1994?

Mr. Gouk: Well, you wouldn't have a complete one.

Ms Mau: For 1993 they were $396,000.

Mr. Gouk: And your revenues?

Ms Mau: They were $103,000.

Mr. Gouk: We're finding there's a variety of expenses and losses at airports all across Canada. The norm in my province seems to be between $500,000 and a $1 million, so yours starts off. . .it's almost more manageable.

There are still huge revenues that come into Transport Canada through the head leases of the 26 major airports, through most of them, not all of them. There's been some argument that money should be poured back instead of being taken by the government. The government, on the other side, puts forward the proposal that these are investments by the Canadian taxpayer, through the government, and they have a right to return.

I am looking at a formula of taking 50% of your 1993 loss as a pool. In the case of British Columbia, there's a $12 million loss. That would be a $6 million pool from which you would be able to draw up to 50% of the losses, because I don't believe in writing a cheque for anything you happen to lose. There has to be some incentive. That would reduce the $35 million revenue in the case of British Columbia to $29 million, which I think is still a pretty reasonable return for the government.

If something like this were introduced covering all the various provinces, would you be able to work on the basis of having 50% of your losses covered to a maximum of the amount you were subsidized for in 1993?

Ms Mau: It would certainly go a long way towards helping us to meet that.

Mr. Gouk: I have to point out, even if there is some loss to the communities, if your airport shuts down, there's an economic impact that has a cost as well. Between the incentives to get your costs down. . .if there is some subsidy that may be ongoing against the revenues from the larger airports, that might be a workable thing for you. It might be the best we can do. I'm going to put that forward, so we'll see what happens with it.

Mr. Smith: Mr. Chairman, I think the question asked is an excellent one, particularly the suggestion. That's the creativity, that's the flexibility I think is required, rather than a straightforward 20% cut and that's it. Thank you very much.

I did want to point out one other thing. We are also faced with something else in transportation, something I'm sure this committee is facing in other areas. Of course, that's rail. There is no transportation at all for passenger service in the Ottawa

[*Traduction*]

Mme Diane Mau (directrice générale de l'aéroport, Aéroport de Pembroke et de la région avoisinante): Pour 1994?

M. Gouk: Vous n'auriez pas le chiffre total pour cette année-là.

Mme Mau: Pour 1993, elles étaient de 396 000$.

M. Gouk: Et vos recettes?

Mme Mau: Elles étaient de 103 000$.

M. Gouk: Nous constatons que, pour l'ensemble du Canada, les dépenses et les pertes varient énormément d'un aéroport à l'autre. Dans ma province, il semble que le montant s'élève généralement entre 500 000$ et 1 million de dollars, de sorte que chez vous. . . le problème ne semble pas insoluble.

Les baux principaux des 26 grands aéroports, de la plupart d'entre eux en tout cas, n'en génèrent pas moins d'importantes recettes pour Transports Canada. Certains estiment que ces recettes devraient être réinvesties dans les aéroports au lieu d'être versées au Trésor public. Le gouvernement, pour sa part, soutient qu'il s'agit du rendement sur les fonds investis par les contribuables canadiens, par l'entremise de leur gouvernement, et que les contribuables sont donc en droit de s'attendre à ce rendement.

Je songe à la possibilité d'établir une provision équivalant à 50 p. 100 de vos pertes pour 1993. En Colombie-Britannique, les pertes s'élèvent à 12 millions de dollars. Il y aurait donc une provision de 6 millions de dollars dans laquelle vous pourriez puiser des montants allant jusqu'à 50 p. 100 de vos pertes, car je trouve que nous ne devrions pas vous faire un chèque pour la totalité de vos pertes. Il faut quand même préserver une certaine forme d'incitation. En Colombie-Britannique, les recettes de 35 millions de dollars seraient ainsi ramenées à 29 millions de dollars, ce qui assurerait quand même au gouvernement un rendement assez raisonnable.

Si une formule semblable était appliquée à toutes les provinces, seriez-vous en mesure de poursuivre votre activité en ayant l'assurance que 50 p. 100 de vos pertes seraient couvertes jusqu'à concurrence du montant de la subvention que vous avez reçue en 1993?

Mme Mau: Cela nous aiderait énormément.

M. Gouk: Je me dois de signaler qu'en cas de fermeture de votre aéroport les municipalités de la région y perdraient certes, mais il ne faut pas oublier non plus le coût des conséquences économiques qui en résulteraient. Avec les incitations à réduire vos dépenses. . . si vous pouviez compter sur une subvention qui serait financée à même les recettes des grands aéroports, ce serait peut-être là une solution réaliste. C'est peut-être le mieux que nous puissions faire dans les circonstances. En tout cas, c'est la formule que je proposerais, et nous verrons bien ce qu'il en adviendra.

M. Smith: Monsieur le président, la question est excellente, et j'apprécie tout particulièrement la proposition. C'est bien dans cet esprit de créativité et de souplesse qu'il faut travailler au lieu d'imposer tout simplement une réduction générale de 20 p. 100. Merci beaucoup.

Je tiens toutefois à vous parler d'un autre facteur. En effet, il y a un autre facteur auquel nous devons faire face dans le domaine des transports, un facteur auquel votre comité s'intéresse certainement. Il s'agit du transport ferroviaire. À

[*Text*]

Valley. It was cut off many years ago. In fact, there's some great debate right now whether there will even be a railway left. Right now, CN and CP are trying to negotiate a joint agreement for serving the Ottawa Valley, but I just want to point that out. There's no passenger service as well.

[*Translation*]

l'heure actuelle, il n'existe aucun service ferroviaire voyageurs dans la vallée de l'Outaouais. Le service a été éliminé il y a de cela bien des années. Certains se demandent même si les chemins de fer survivront. À l'heure actuelle, le CN et le CP tentent de négocier une entente pour assurer le service de la vallée de l'Outaouais, mais je tenais à apporter cet élément d'information. Il n'existe aucun service voyageurs.

• 1550

Mr. Fontana (London East): Thank you very much for your presentation. I want to address some of the questions you've asked.

To a certain extent, Mr. Chairman, Pembroke has been ahead of its time. In fact, you must have read what has been in the minds of transport ministers for a long time, because you are and have been implementing what the government wants to do. Essentially, you are ahead of a lot of other communities in taking control of your airport, and you should be applauded for it.

Your questions all relate to how you can manage the subsidy you now receive from the federal government, which is something in the neighbourhood of $319,000. Because you're going to be local and regional—and as you know, there's a five-year period by which the subsidy hopefully will be gone—but help will be given to you from Transport Canada as to how one can look at the numerous opportunities on the revenue side, as well as looking at the expense side, to see how one can make that work. As you know, the local regional airports will qualify, thanks to the generosity of the big national airports, which will pay money to the Government of Canada and make it possible for the government to provide 85% of capital assistance to airports like your own over a number of years.

From that standpoint, the federal government is still going to be very much involved in your airport in a very big way, because runways, taxiways and aprons have to be rehabilitated, or what have you. The federal government is not entirely abandoning the airport, so to speak. In fact, it wants to build a closer relationship.

Have you had meetings with Transport Canada to look at the revenue side and at the expenses? Some of your questions will be answered by Transport Canada officials regarding such things as insurance provisions, and the ACAP. All those things hopefully have been answered. If they haven't, obviously you're going to need some additional meetings with Transport Canada. I'm sure Len will lend his assistance.

For what I can offer you, we've just come back from a trip out west looking at the national airports policy. There is an organization called the Canadian Airports Council, which you might want to contact. I'll tell you, they offered a lot of positive suggestions such as group insurance or group liability insurance. They have now formulated this council to assist all airports to do a number of things.

M. Fontana (London–Est): Merci beaucoup pour votre exposé. Je tiens à répondre à certaines des questions que vous posez.

Dans une certaine mesure, monsieur le président, Pembroke est en avance sur son époque. Vous devez même être dans le secret des ministres des Transports depuis longtemps, puisque vous faites exactement ce que le gouvernement veut faire. Au fond, vous êtes en avance sur bien d'autres collectivités pour ce qui est de prendre en charge votre aéroport, et vous méritez qu'on vous en félicite.

Vos questions portent toutes sur la façon dont vous pouvez gérer la subvention que vous recevez à l'heure actuelle du gouvernement fédéral et qui s'élève à environ 319 000$. Comme votre aéroport tombera dans la catégorie des aéroports locaux et régionaux—et, comme vous le savez, le gouvernement prévoit que la subvention sera éliminée dans un délai de cinq ans—vous pourrez obtenir de l'aide de Transports Canada pour ce qui est de déterminer quelles sont les nombreuses possibilités que vous avez d'accroître vos recettes, ainsi que de réduire vos dépenses, pour assurer la viabilité de votre aéroport. Comme vous le savez, les aéroports locaux et régionaux auront droit, grâce à la générosité des grands aéroports nationaux, qui verseront des droits au gouvernement canadien, à une aide financière équivalant à 85 p. 100 de leurs dépenses d'immobilisations sur un certain nombre d'années.

Ainsi, le gouvernement fédéral continuera de jouer un rôle actif dans le financement de votre aéroport, puisqu'il faudra remettre en état les pistes d'atterrissage, les voies de circulation et les aires de trafic. Le gouvernement fédéral n'abandonnera pas votre aéroport à son sort, pour ainsi dire. Il veut même établir une relation encore plus étroite.

Avez–vous eu des rencontres avec des représentants de Transports Canada pour examiner vos recettes et vos dépenses? Les fonctionnaires du ministère pourront répondre à certaines de vos questions concernant notamment les dispositions relatives à l'assurance et le programme ACAP. Il est à espérer que toutes ces questions trouveront réponse. Sinon, il vous faudra prévoir d'autres rencontres avec les fonctionnaires du ministère. Je suis sûr que Len vous aidera à cet égard.

Pour ma part, je peux vous dire que nous revenons tout juste d'un voyage dans l'Ouest, où nous avons examiné la politique nationale des aéroports. Il existe un organisme qui s'appelle le Conseil des aéroports du Canada, avec qui vous voudrez peut–être communiquer. Je peux vous dire que ce conseil a fait beaucoup de propositions intéressantes, en ce qui concerne notamment l'assurance collective ou l'assurance–responsabilité collective. Le conseil est dorénavant mandaté pour aider tous les aéroports à faire un certain nombre de choses.

[*Texte*]

Maybe you can answer this first question. Have you had discussions with Transport Canada with regard to the opportunities on the revenue side and looking at the expense side? Obviously the government needs to deal with its deficit and debt situation, and hence the 20% formula for each and every year. I understand those parameters are negotiable, based on what one can bring to the total table. I wonder if you could bring us up to date as to your negotiations with Transport Canada.

Ms Mau: Yes, indeed. We've had several meetings with regional people in Transport Canada. For the most part it has been generalities. There haven't been specific answers to these issues. Certainly it is our intent to follow up, and I have no doubt those answers will be coming at some point. These issues have been discussed, but no definite answers have been provided in the meetings we've had to date.

Mr. Fontana: Looking at your expenses compared to your revenues, I can understand what you said about your revenue picture, that perhaps the opportunities aren't there as much as you would like. I don't know whether or not there's a land component part, development possibilities, or marketing possibilities.

You had about 9,000 passengers in 1992? Did it go up in 1993?

Ms Mau: It went down slightly.

Mr. Fontana: How about aircraft movements in the past year? You had 4,700.

Ms Mau: Civilian has gone down and the military has increased over that period.

Mr. Fontana: In terms of the revenue side, has there been any consideration as to looking at whether or not a PFC might help the operation? Would it be counter–productive? Are there additional opportunities with DND? You said that area seems to be going up, notwithstanding the fact that DND might be cutting back.

• 1555

Perhaps you can let us know what you've done on the expense side. We met with Kelowna, for example, where they've looked at some innovative ways of reducing their expenses by working closely with the municipalities—as is the case with yours—to make sure the expense side is as tight as possible.

Ms Mau: We have looked at several different initiatives, some of which have not been decided on or implemented at this time. We did increase some of our rates. Our land lease rates were increased and our fuel prices were increased. We have met with the military and there are plans for more meetings with them. But a lot of them haven't been implemented at this time.

[*Traduction*]

Peut–être pourriez–vous répondre tout d'abord à cette question. Avez–vous eu des discussions avec les représentants de Transports Canada en ce qui concerne les possibilités d'accroître vos recettes et de réduire vos dépenses? Naturellement, le gouvernement doit trouver une solution au problème du déficit et de la dette, d'où la réduction générale de 20 p. 100 par année. Je crois toutefois savoir que cela peut se négocier en fonction de ce qu'on peut mettre sur la table. Je me demande si vous pourriez faire le point sur les négociations que vous avez eues avec Transports Canada.

Mme Mau: Oui, bien sûr. Nous avons eu plusieurs rencontres avec les représentants régionaux de Transports Canada. Dans l'ensemble, ces rencontres n'ont porté que sur des généralités. Nous n'avons pas obtenu de réponses précises à ces questions. Nous avons certainement l'intention de faire un suivi, et je ne doute pas que nous finirons par obtenir les réponses que nous demandons. Nous avons donc discuté de ces questions aux rencontres que nous avons eues, mais nous n'avons toujours pas obtenu de réponses définitives.

M. Fontana: Quand on compare vos dépenses à vos recettes, je peux comprendre que, comme vous l'avez indiqué, les possibilités d'accroître vos recettes ne sont pas ce que vous voudriez qu'elles soient. Je ne sais pas s'il n'y aurait pas quelque chose à faire du côté de l'aménagement foncier, s'il n'y aurait pas des possibilités de développement ou de commercialisation.

Vous avez eu quelque 9 000 passagers en 1992? Le nombre a–t–il augmenté en 1993?

Mme Mau: Il a baissé légèrement.

M. Fontana: Combien de mouvements aériens avez–vous eus au cours de la dernière année? Vous en avez eu 4 700.

Mme Mau: Les mouvements civils ont baissé, tandis que les mouvements militaires ont augmenté sur cette période.

M. Fontana: Sur le plan des recettes, avez–vous songé à la possibilité d'instaurer un système de contrôle des commandes de vol principales? Un tel système serait–il contre–productif? Y a–t–il d'autres possibilités du côté du ministère de la Défense nationale? Vous avez dit que ce secteur semblait être en hausse, malgré les compressions budgétaires qu'effectue le ministère de la Défense.

Vous pourriez peut–être nous parler de ce que vous avez fait pour réduire vos dépenses. Nous avons rencontré, par exemple, des représentants de l'aéroport de Kelowna qui nous ont décrit certaines mesures novatrices qu'ils avaient prises pour réduire leurs dépenses en travaillant en étroite collaboration avec les municipalités—collaboration qui existe chez vous de toute évidence—pour s'assurer de faire tout ce qu'il y avait à faire de ce côté–là.

Mme Mau: Nous avons examiné diverses mesures à cet égard, dont certaines ont déjà été acceptées ou mises en oeuvre. Ainsi, nous avons augmenté certains de nos tarifs, notamment nos tarifs de location foncière. Nous avons également augmenté nos prix pour le carburant. Nous avons eu des rencontres avec les militaires et nous prévoyons de les rencontrer à nouveau. Cependant, beaucoup des mesures envisagées n'ont pas encore été mises en oeuvre.

[*Text*]

We are also in limbo with our commission right now because of the transition with the municipal election. Our members are all municipal representatives, so we may not be having more meetings in this regard until January.

Mr. Fontana: With the commission, you have a number of municipalities that feel this is a great asset for their area. Have you looked at support from them, maybe not directly through the taxpayer but indirectly in other ways? Have you looked at partnerships with the private sector to enhance the revenue side or perhaps even the expense side?

Ms Mau: No, there's been no particular discussion with the private sector at this point.

Mr. Smith: As mayor of the town of Deep River, I was a member of the commission for many years and that's why I'm here today. This is my last function as mayor, by the way. When I go home at 7:30 p.m., I'll be swearing in a new mayor. So this is my last official function.

In my time, which has been long, the airport has served as an important part of our municipality, particularly as it relates to our ability to attract scientists from around the world to Chalk River. It may seem strange to you, being two hours from Ottawa, but it is an important part of our community to have a facility like that—not just for passengers but for important things like special equipment that has to be flown in. So all of that is very important. It's hard to identify specific things, but in total they are. . .

We've tried to do a lot of promotion of air side development, but we are very limited. Inasmuch as our ability as a commission to get out and sell that product is concerned, it's very difficult given the limited economic restrictions we have in the area. It's a tough sell.

Mr. Fontana: Have you had any negotiations with Ottawa, perhaps in building an alliance with the CAA that will be created in Ottawa, maybe being able to share certain resources with them? You are so close and you have a particular niche, and the unique circumstance of being able to build a satellite relationship, much like what Toronto Island will be to Pearson. . .

Ms Mau: No, we have not.

Mr. Jordan (Leeds—Grenville): I think your situation is unique. I'm somewhat familiar with it. Would DND have adequate facilities on base for their needs as far as airports go, or is there a certain aspect of yours that they need?

Ms Mau: Evidently they could function out of Trenton if they had to, but they certainly appreciate the convenience of having a site beside the base.

Mr. Jordan: Mr. Hopkins says they don't have any money, but there's always a little money around. Is there any potential for selling them a service beyond what you now provide for DND?

[*Translation*]

Par ailleurs, notre commission ne peut à peu près rien faire à l'heure actuelle à cause des élections municipales imminentes. Les membres de la commission sont tous des représentants municipaux, de sorte qu'il se peut bien que nous n'ayons pas de rencontres à ce sujet avant janvier.

M. Fontana: Bon nombre des municipalités qui sont représentées à la commission considèrent que l'aéroport constitue un atout important pour leur région. Avez–vous cherché à obtenir l'aide des municipalités, pas nécessairement une aide directe où le contribuable serait appelé à payer, mais une aide indirecte qui pourrait prendre d'autres formes? Avez–vous envisagé la possibilité de conclure des partenariats avec le secteur privé afin d'accroître vos recettes, ou peut–être même de comprimer vos dépenses?

Mme Mau: Non, il n'y a pas eu jusqu'à présent de discussions avec le secteur privé.

M. Smith: En ma qualité de maire de Deep River, je siège à la commission depuis de nombreuses années, et c'est d'ailleurs à ce titre que je suis ici aujourd'hui. Soit dit en passant, il s'agit de la dernière fonction que je remplirai en tant que maire. Dès mon retour, j'aurai à assermenter le nouveau maire à 19h30. Il s'agit donc de ma dernière fonction officielle en tant que maire.

Pendant tout le temps qu'a duré mon mandat, et il a été très long, l'aéroport a joué un rôle important dans notre municipalité, notamment parce qu'il nous a permis d'attirer à Chalk River des scientifiques du monde entier. Cela peut vous paraître curieux, puisque nous ne sommes qu'à deux heures d'Ottawa, mais il est important pour notre collectivité d'avoir un aéroport comme celui–là pour assurer le transport, non seulement des voyageurs, mais de choses importantes comme le matériel spécialisé qui doit être envoyé par avion. Tout cela est donc très important. Il est difficile de donner une liste détaillée de ses avantages, mais dans l'ensemble ils sont. . .

Nous essayons de faire la promotion de nos services aéroportuaires, mais les possibilités sont très limitées. Il est difficile pour la commission de vendre l'aéroport, en raison de l'activité économique restreinte de la région. Ce n'est pas chose facile.

M. Fontana: Avez–vous eu des négociations avec Ottawa pour ce qui est peut–être de créer un partenariat avec l'autorité aéroportuaire qui sera établie à Ottawa, en ce qui concerne, par exemple, le partage de certaines ressources? Vous êtes très près d'Ottawa, mais vous occupez quand même un créneau particulier, de sorte que vous seriez en mesure d'établir une relation satellite en quelque sorte, comme celle qui liera l'aéroport de l'île de Toronto à l'aéroport Pearson. . .

Mme Mau: Non, nous n'avons pas eu de négociations en ce sens.

M. Jordan (Leeds—Grenville): Votre situation est très particulière, et je la connais assez bien. Le ministère de la Défense a–t–il les installations voulues à sa base militaire pour répondre à ses besoins en matière de transport aérien, ou a–t–il besoin de faire appel à certains des services que vous offrez?

Mme Mau: Bien sûr, la Défense nationale pourrait assurer elle–même tous ces services à partir de Trenton si elle devait le faire, mais elle trouve certainement pratique de pouvoir se servir de notre aéroport, qui se trouve juste à côté de la base.

M. Jordan: M. Hopkins dit que la Défense nationale n'a pas d'argent, mais il y a toujours moyen d'en trouver un peu quelque part. Auriez–vous la possibilité de vendre au ministère des services autres que ceux que vous lui offrez déjà?

[*Texte*]

Ms Mau: We've met with both commanders at the Petawawa base, and they have indicated their interest in working with the commission and maintaining the airport. Beyond that we don't have anything.

Mr. Jordan: What percentage of use of the airport is associated with the army camp? Is that a fair question?

• 1600

Ms Mau: I would be guessing, but I would think about 35% to 40%.

Mr. Jordan: About what percentage of use is in connection with the federal lay-out at Chalk River? Is that a regular. . .?

Ms Mau: They are very prominent.

Mr. Smith: It's a very big user.

Mr. Jordan: It seems to me that most of your usage is associated with the federal government. I think that might be one of your strongest cards. You could say that you can't afford to operate this thing locally because a lot of the usage is by the federal government, the army and Atomic Energy. I think it would put you in a fairly strong position to make an appeal on the basis of being unique in that regard.

Mr. Smith: I think we tried to emphasize that, Mr. Jordan, in the brief today. Quite frankly, we think this committee should be aware that although universality in policy-making sounds good and simple, it takes a courageous group to say, no, we don't need a universal policy. We need something that's applied properly. If we can take your arguments and apply them, we'll be delighted.

Mr. Jordan: You have to start somewhere with the discussion, and you start with that assumption and then you refine it. I think that's the way this committee would be suggesting they go, rather than taking something and applying it equally to every situation, when every situation isn't quite the same. Yours in particular, I think, is separate and unique and different, very much so.

Mr. Hubbard (Miramichi): Your shortfall, then, is in the area of $300,000? Do your different municipalities each put so much towards that shortfall, or is it all. . .?

Mr. Smith: It's basically for land purchases, and that's why we're there. We buy the land and the municipalities supply it and take care of it. That's what we do.

Mr. Hubbard: On an annual basis, then, the municipalities are not at present contributing towards the operating losses?

Mr. Smith: No.

Mr. Hubbard: Mr. Chairman, we hear of municipalities that will provide fire service, runway snow clearance and all of this. Do any of the municipalities provide that to your airport at present? That's all done by groups within your own organization?

[*Traduction*]

Mme Mau: Nous avons eu des rencontres avec les deux commandants de la base de Petawawa, qui ont dit vouloir collaborer avec la commission et maintenir l'aéroport. Nous n'avons toutefois obtenu aucun engagement ferme.

M. Jordan: Quel est le pourcentage d'utilisation de l'aéroport qui est attribuable à la base militaire? Est-il raisonnable de vous poser cette question?

Mme Mau: Je ne peux pas vous donner de chiffre précis, mais je suppose que la proportion serait d'environ 35 à 40 p. 100.

M. Jordan: Quel serait le pourcentage d'utilisation attribuable à l'organisme fédéral situé à Chalk River? Fait-il régulièrement appel. . .?

Mme Mau: Il occupe une place importante.

M. Smith: C'est un gros utilisateur de nos services.

M. Jordan: Il me semble que vos services sont surtout utilisés par le gouvernement fédéral. Je crois que ce pourrait être là un de vos grands atouts. Vous pourriez dire que vous ne pouvez pas continuer à assurer l'exploitation de l'aéroport à l'échelle locale parce que les services sont principalement utilisés par le gouvernement fédéral, par l'armée et par Énergie atomique du Canada. Le fait que vous occupez ce créneau particulier devrait vous permettre de négocier à partir d'une position assez forte.

M. Smith: C'est bien ce que nous avons essayé de montrer dans l'exposé que nous venons de vous présenter, monsieur Jordan. Et si je peux me permettre de vous parler franchement, votre comité ne doit pas oublier que, s'il peut paraître plus simple et plus avantageux d'adopter des politiques d'application générale, il faut du courage en tant que groupe pour dire que ce n'est pas d'une politique d'application générale que nous avons besoin. Nous avons besoin de quelque chose qui soit appliqué de manière à répondre aux besoins. Nous serions ravis qu'on abonde dans votre sens.

M. Jordan: Il faut bien qu'il y ait un point de départ qui permette d'engager la discussion, mais on peut ensuite rajuster le tir au fur et à mesure. C'est sans doute ce que recommanderait le comité, au lieu d'établir une politique uniforme et de l'appliquer dans tous les cas, alors que la situation n'est pas toujours la même. Ainsi, vous occupez un créneau distinct et très différent.

M. Hubbard (Miramichi): Ainsi, votre manque à gagner serait de l'ordre de 300 000$? Les différentes municipalités qui siègent à la commission versent-elles chacune un certain montant pour éponger ce manque à gagner, ou le montant global est-il. . .?

M. Smith: Les municipalités s'occupent essentiellement de l'achat des terres. Elles achètent les terres, y installent l'infrastructure voulue et en assurent l'entretien. Voilà à quoi se résume notre rôle.

M. Hubbard: Alors, les municipalités n'assument aucune part de responsabilité pour les pertes d'exploitation annuelles?

M. Smith: Non.

M. Hubbard: Monsieur le président, nous entendons parler du cas de certaines municipalités qui assurent des services de lutte contre les incendies, de déneigement, et le reste. Y a-t-il des municipalités qui assurent des services de ce genre à votre aéroport? Tous ces services sont assurés par des groupes relevant de votre organisation?

[*Text*]

And how many employees are there with the airport?

Ms Mau: There are four full–time and two part–time.

Mr. Hubbard: That's a point I think we hear from the department, that suddenly the towns and villages and everyone else are going to go out and help with all these procedures and reduce costs. But without that, of course, there's going to be a major problem.

Mr. Smith: In all fairness, if I may, I believe the township... We have mutual aid agreements. In the event of a serious concern we have back–up. We're not unique in that. I think mutual aid is a common responsibility wherever municipalities are. In a small town we're backing up everybody else. In the case of Petawawa, the Petawawa township, the volunteer fire department would assist. So there is back–up, but the initial response is with our own staff.

The Chairman: Are there any further questions, colleagues?

Seeing none, I'll thank the airport manager, Ms Mau, and Your Worship, Mayor Smith, for your submission to this committee. I've taken special note of the attached questions in your submission and your concerns, and I will make a point of bringing them forward to the Minister of Transport or his department officials to ensure you have answers to these questions in your report. Thank you very much.

Colleagues, I would like to end this particular meeting and take a 10–minute recess. Then we'll come back for a full in camera committee meeting at 4:20 p.m.

• 1605

The meeting is adjourned.

[*Translation*]

Combien d'employés l'aéroport compte–t–il?

Mme Mau: Nous avons quatre employés à plein temps et deux employés à temps partiel.

M. Hubbard: Le ministère prétend que, du jour au lendemain, les autorités municipales feront leur part pour assurer tous ces services, de manière à réduire les coûts. Si toutefois les aéroports ne peuvent pas compter sur les services municipaux, ils se trouveront face à un sérieux problème.

M. Smith: En toute justice, il convient de dire que le canton... Nous avons des ententes d'entraide. En cas de problèmes sérieux, nous avons des services sur lesquels nous pouvons compter. Nous ne sommes pas les seuls à avoir des ententes de ce genre. Je crois que toutes les municipalités, où qu'elles soient, ont l'obligation de s'entraider. Dans une petite ville, il faut toujours être prêt à aider le voisin. En cas d'incendie, par exemple, les pompiers volontaires du canton de Petawawa apporteraient leur secours. Nous pouvons donc compter sur les municipalités, mais c'est à nous qu'incombe la responsabilité première.

Le président: Y a–t–il d'autres questions, chers collègues?

Comme il ne semble pas y avoir d'autres questions, je tiens à remercier la directrice générale de l'aéroport, M^me^ Mau, ainsi que M. le maire Smith, pour l'exposé qu'ils nous ont présenté. J'ai pris bonne note de vos préoccupations et des questions annexées à votre mémoire, et je me ferai un devoir de les présenter au ministre des Transports ou à ses collaborateurs pour m'assurer que vous obtiendrez des réponses à toutes ces questions. Merci beaucoup.

Chers collègues, je voudrais mettre fin à cette partie de la réunion et prendre une pause de 10 minutes. Puis le comité tout entier reprendra ses travaux à huis clos à 16h20.

La séance est levée.

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid / Port payé
Lettermail / Poste–lettre
8801320
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Pembroke and Area Airport:

Lyall Smith, Airport Commissioner;

Diane Mau, Airport Manager.

TÉMOINS

De «Pembroke and Area Airport»:

Lyall Smith, commissaire de l'aéroport;

Diane Mau, directrice de l'aéroport.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

CA1
XC27
-T82

Govern
Publica

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 21

Tuesday, February 7, 1995

Chairperson: Stan Keyes

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 21

Le mardi 7 février 1995

Président: Stan Keyes

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès–verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of Canadian marine issues

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude des questions maritimes au Canada

---

APPEARING:

The Honourable Doug Young,
Minister of Transport

WITNESSES:

(See back cover)

COMPARAÎT:

L'honorable Doug Young,
Ministre des transports

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the Thirty–fifth Parliament, 1994–95

Première session de la trente–cinquième législature, 1994–1995

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice–Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoeppner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(8)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice–présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoeppner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(8)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Votes & Proceedings of the House of Commons of Monday, February 6, 1995:

Mr. Milliken (Parliamentary Secretary to the Leader of the Government in the House of Commons), from the Standing Committee on Procedure and House Affairs, presented the 56th Report of the Committee, which was as follows:

The Committee recommends, pursuant to Standing Orders 104 and 114, the following changes in the membership of Standing Committees:

Transport

Hoeppner for Jennings

The Committee further recommends that where a Member is appointed as permanent member to a Committee in accordance with this report and to which he was previously appointed Associate Member, that the name of the Member be struck from the list of Associate Members of the said Committee.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issue No. 39 which includes this report*) is tabled.

ATTEST

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès–verbaux de la Chambre des communes du lundi 6 février 1995:

M. Milliken (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes), du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, présente le 56e rapport de ce Comité, dont voici le texte:

Le Comité recommande, conformément au mandat que lui confèrent les articles 104 et 114 du Règlement, les changements suivants dans la liste des membres des comités permanents:

Transports

Hoeppner pour Jennings

Le Comité recommande de plus, dans le cas où un député nommé membre permanent d'un comité visé au présent rapport, et auquel le député avait été nommé membre associé, que le nom de ce député soit retranché de la liste des membres associés de ce comité.

Un exemplaire des Procès–verbaux et témoignages pertinents (*fascicule nº 39 qui comprend le présent rapport*) est déposé.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ROBERT MARLEAU

Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, FEBRUARY 7, 1995
(29)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 3:33 o'clock p.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Jake Hoeppner, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne, and Anna Terrana.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Appearing: Hon. Doug Young, Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Nick Mulder, Deputy Minister; Michael Turner, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee commenced consideration of Canadian marine issues.

The Minister made an opening statement and, with the witnesses, answered questions.

At 5:14 o'clock p.m., the Committee agreed to sit *in camera*.

The Committee proceeded to consider future business.

At 5:40 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage

Clerk of the Committee

PROCÈS–VERBAL

LE MARDI 7 FÉVRIER 1995
(29)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 33, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Jake Hoeppner, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne et Anna Terrana.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Comparaît: L'honorable Doug Young, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: Nick Mulder, sous–ministre; Michael Turner, commissaire adjoint, Garde côtière canadienne.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité commence l'étude des questions relatives à la marine canadienne.

Le ministre fait une déclaration et, avec les témoins, répond aux questions.

À 17 h 14, le Comité déclare le huis clos.

Le Comité examine ses travaux à venir.

À 17 h 40, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité

Ellen Savage

[*Texte*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Tuesday, February 7, 1995

[*Traduction*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le mardi 7 février 1995

• 1533

The Chairman: Good afternoon, colleagues. Welcome back.

As you're all aware, last December this committee was asked to assist the Minister of Transport, the Hon. Doug Young, with a broad review of the marine sector. As agreed at our last meeting, on December 7, pursuant to Standing Order 108(2), today our committee will begin consideration of Canadian marine issues. As indicated in the study's terms of reference, our analysis will include an examination of the ports system, pilotage services, the St. Lawrence Seaway, and the Canadian Coast Guard.

At this moment I'd like to thank each and every one of you, my colleagues on this committee, for your cooperation and willingness to suspend our aviation study in order to accommodate the marine study now before us.

Our study has five key objectives: identify key competitive challenges; define essential federal roles and services; develop options to reduce subsidies and examine various commercialization options; obtain regional views on priorities, issues, and solutions; and build a consensus on solutions, future directions, and development of a comprehensive national marine study.

After a glance at the introductory briefing material provided to us all by the minister's office, the importance of our study is self–evident. The marine sector plays a vital role in the Canadian economy. We're all aware of that. The Canadian marine sector contributes almost $2 billion per year to Canada's gross domestic product. It moves over 225 million tonnes of international trade every year. Consequently, it's incumbent on us to do everything we can to ensure Canadian marine policy is conducive to enhanced levels of safety, efficiency, environmental protection, and global competitiveness.

Le président: Bonjour, mesdames et messieurs. Bon retour à la Chambre.

Vous savez sans doute qu'en décembre dernier, on a demandé à notre Comité d'aider le ministre des Transports, l'honorable Doug Young, à entreprendre une étude de fond sur le secteur maritime. Comme convenu lors de notre dernière réunion du 7 décembre dernier, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, notre Comité entreprend donc aujourd'hui une étude des questions maritimes au Canada. Comme le prévoit le mandat de notre étude, nous analyserons le système portuaire du Canada, les services de pilotage, la voie maritime du Saint–Laurent et la Garde côtière canadienne.

D'entrée de jeu, j'aimerais remercier chacun de mes collègues du Comité d'avoir accepté de suspendre notre étude sur l'aviation pour que nous puissions nous pencher sur l'étude des questions maritimes dont nous sommes saisis.

Les cinq grands objectifs de notre étude sont les suivants: cerner les grands défis en matière de concurrence; définir les rôles et services essentiels du gouvernement fédéral; élaborer des options quant à la réduction des subventions et examiner les options de commercialisation; obtenir le point de vue des régions quant aux priorités, aux enjeux et aux solutions; et favoriser l'établissement d'un consensus quant aux solutions, aux orientations futures et à l'élaboration d'une stratégie maritime nationale.

Si vous jetez un coup d'oeil sur les notes de breffage que nous a fournies le cabinet du ministre en guise d'introduction à notre séance, vous verrez que l'importance de notre étude saute aux yeux. Le secteur maritime joue un rôle essentiel dans l'économie du Canada, nous le savons tous. Le secteur maritime du Canada contribue à hauteur de près de 2 milliards de dollars par année au produit intérieur brut du Canada. Il sert de véhicule chaque année à plus de 225 millions de tonnes de marchandises à l'échelle internationale. Par conséquent, il nous revient de faire tout en notre pouvoir pour que la politique maritime du Canada mène à une plus grande sécurité, à une plus grande efficacité, à une meilleure protection de l'environnement et à une plus grande compétitivité à l'échelle du monde.

• 1535

Without further ado, let's get to work. Before us today is the Minister of Transport, the Hon. Doug Young. The minister is accompanied by the deputy minister, Nick Mulder; the assistant deputy minister for policy coordination—I think Moya Greene was going to be joining us today—the assistant deputy minister for marine issues and commissioner of the coast guard, John Thomas; and the deputy commissioner of the Canadian Coast Guard, Michael Turner.

Mr. Minister, thank you for returning to the Standing Committee on Transport to give us your impressions and set the tone of our agenda. Please begin.

Sans plus tarder, mettons–nous à la tâche. Nous accueillons aujourd'hui le ministre des Transports, l'honorable Doug Young, accompagné de son sous–ministre, Nick Mulder, du sous–ministre adjoint aux politiques et à la coordination—je pensais que M^me^ Moya Greene allait se joindre à nous—,du sous–ministre adjoint, Marine, et commissaire de la Garde côtière canadienne, John Thomas; et du sous–commissaire de la Garde côtière canadienne, Michael Turner.

Monsieur le ministre, merci d'avoir accepté de comparaître à nouveau devant le Comité permanent des transports pour nous livrer vos impressions et donner le ton à notre étude.

[*Text*]

L'honorable Douglas Young (ministre des Transports): Merci, monsieur le président. D'abord, je suis très heureux d'être ici encore une fois pour rencontrer les membres du Comité. Je dois souligner que le ministère apprécie de voir que le Comité a accepté de prendre la responsabilité de faire une étude approfondie des questions maritimes qui sont tellement importantes au Canada, de l'Atlantique au Pacifique.

Nous sommes conscients de l'envergure de ce qu'on vous demande d'étudier, car depuis un an déjà, nous faisons un certain travail à l'intérieur du ministère afin de définir les priorités du gouvernement du Canada et de réagir aux exigences de nos clients.

Je crois que le temps est venu d'insister: on doit s'occuper de façon directe des besoins de ceux et celles et des compagnies qui se servent du transport maritime. Sans être méchant, je crois qu'on pourrait dire sans se tromper que cela a été un élément négligé dans l'ensemble du système de transport du Canada.

J'accepte volontiers de me présenter devant vous aujourd'hui pour discuter un peu de ce que nous avons découvert jusqu'à maintenant, mais je veux surtout essayer de commenter les éléments qui pour nous sont très importants. Ce qu'on entend un peu partout, c'est que les coûts sont tellement élevés que beaucoup de services ne sont peut–être pas nécessaires ou qu'ils peuvent être diminués sans causer de problème; surtout si cela avait pour résultat de diminuer les coûts, ce serait une initiative très importante.

L'avenir du réseau des ports à travers le pays est une chose qui m'intéresse beaucoup. Évidemment, les systèmes de pilotage, ce qui se passera en ce qui a trait à la Voie maritime, sont tous des éléments dont vous aurez sans doute l'occasion de discuter d'ici quelques mois.

Welcome, all.

I can't emphasize too much the importance we as Canadians have to give to the marine and maritime sector. I believe it still has enormous potential. The tradition in this country has been that much of the country was built on the maritime sector. Obviously rail played a great role in the opening of the west. Some would say, because of the way we've been proceeding at Transport Canada, we're not sufficiently cognizant of the contribution these two modes of transport have made to developing Canada into one of the great countries in the world. I think the danger, Mr. Chairman and members of the committee, is that if we don't do what has to be done, what those who have come before us have built we will allow to fall into decay, into disuse, into ad hoc abandonment. If it evolves into a position where we can't recover, it will be a disaster for the economy and for the future of this country.

So again I want to thank you for this opportunity.

Let me quickly review some of the things we think we're achieved and put them into perspective. As the chairman knows, I gather, the schedule has called for us to be here, at least in my case, until 5 p.m. I'm happy to do that.

To explain a bit about what we are hoping to achieve, let's look at air, for example.

[*Translation*]

Hon. Douglas Young (Minister of Transport): Thank you, Mr. Chairman. I would first like to say that I am very happy to appear once again before the members of the committee. I must say that my department appreciates the fact that the committee agreed to take on the responsibility of doing a broad review of marine questions that are of such importance to Canada, from the Atlantic to the Pacific.

We appreciate the breadth of what we are asking you to review, because during the last year, we have been working within our department to try to find the priorities for the government of Canada and to react to our customers' demands.

The time has come to insist that we must take directly into account the needs of those individuals and those companies which use marine transportation. Without wanting to sound unpleasant, it might be said that the marine element has been neglected within the whole system of transportation in Canada.

I have readily agreed to discuss with you today what we have been made aware of up to now, but I would mostly try to comment on the elements that are for us very important. We keep hearing about the fact that costs are so high that many of the services might not be necessary or that they could be decreased without a problem; if all that could be done and could result in lessening the costs, it would be a very important initiative.

The future of the port system in Canada is of great interest to me. Of course, the pilotage systems and what will happen to the Seaway are all elements that you will probably be discussing during the next months.

Bienvenue à tous.

Je ne pourrai jamais assez souligner l'importance que les Canadiens doivent accorder à leur secteur maritime qui, d'après moi, présente toujours un énorme potentiel. De tout temps, notre pays s'est édifié grâce au secteur maritime. Bien sûr, les chemins de fer ont joué un grand rôle dans notre ouverture vers l'Ouest. À la lumière de ce que nous avons fait au ministère des Transports, d'aucuns pourraient affirmer que nous n'avons pas suffisamment reconnu la contribution de ces deux modes de transport dans l'évolution du Canada vers l'une des premières places dans le monde. Le danger, mesdames et messieurs du Comité, c'est qu'à défaut de faire ce qui doit être fait, ce que nos ancêtres ont édifié tombera en décrépitude, en désuétude, et sera laissé à l'abandon. Si nous laissons la situation évoluer jusqu'à un point de non retour, ce sera désastreux pour l'économie et l'avenir du Canada.

Merci encore de me permettre de vous en parler.

Laissez–moi passer rapidement en revue ce que nous avons fait et mettre ces réalisations en perspective. Le président sait que nous avons accepté de rester avec vous jusqu'à 17 heures, et nous le ferons avec plaisir, dans mon cas du moins.

Pour vous expliquer ce que nous espérons réaliser, je commencerai par le secteur aérien, par exemple.

[*Texte*]

[*Traduction*]

• 1540

Last year at this time we were still involved in the scorpions–in–a–bottle syndrome, with Air Canada and Canadian Airlines International entangled in legal disputes of long standing. We were able to resolve that as a result of efforts made by senior people in both airlines.

L'an dernier à la même époque, nous étions encore dans une impasse puisque Air Canada et Canadien International étaient au beau milieu d'une série de litiges de longue date. Nous avons réussi à trouver une solution au problème grâce aux efforts des cadres supérieurs des deux compagnies aériennes.

We've had enormous difficulties with how we administer international air routes. By and large, as a result of the policy we disclosed in December, I think you can already see the results of that.

La gestion des routes aériennes internationales nous a posé d'énormes problèmes. Dans l'ensemble, en conséquence de la politique que nous avons annoncée en décembre, on peut déjà constater des résultats, je pense.

Not everybody was happy, I want to point out. Air Canada thought they might like to go to certain places, and Canadian Airlines thought perhaps they weren't being treated fairly. I'm actually quite comfortable when both of them are unhappy. I'd hate like hell to see the day when one or the other is overjoyed.

Je tiens toutefois à signaler que cela n'a pas fait le bonheur de tout le monde. Les responsables d'Air Canada espéraient pouvoir desservir certaines destinations, et ceux de Canadien avaient l'impression d'être traités de façon injuste. Lorsque les deux parties sont mécontentes, je suis tout à fait satisfait. J'appréhende terriblement le jour où l'une des deux se réjouira trop de la situation.

We'll try to keep them both reasonably satisfied. It's not a question of being unkind or not understanding the objectives of the two airlines. I think as a national policy for Canada the objective of maintaining two strong domestic airlines is the one we will continue to pursue.

Nous essaierons de faire en sorte que tout le monde soit assez satisfait. Il ne s'agit pas d'être méchant ou de ne pas comprendre les objectifs des deux compagnies aériennes. La présence de deux compagnies aériennes nationales solides est un objectif que nous continuerons de poursuivre dans le cadre d'une politique nationale pour notre pays.

So international air routes, the use–it–or–lose–it policy, the computer reservation system, regulations we'll be introducing, I think have moved us along the road.

Ainsi, la politique sur les routes aériennes internationales, selon leur formule «exploitez–la ou perdez–la», le système de réservation informatisé, les règlements que nous adopterons, tout cela nous a permis de faire des progrès dans le bon sens.

If I may say so, we've already had indications from a number of countries around the world that if Air Canada or Canadian Airlines or other airlines in Canada don't want to use the opportunity to come into Canada, they will do it. We will be looking at foreign carriers to provide services for cities across this country into countries around the world where at present no direct services exist or we're into a very hodgepodge kind of arrangement, with interlining and all kinds of arrangements, alliances, between various airline companies. I think we've made significant advances on the international routes.

Je signale en passant que nous avons déjà reçu des indications d'un certain nombre de pays selon lesquelles, si Air Canada ou Canadien, ou d'autres compagnies aériennes du Canada, ne veulent pas profiter de l'occasion de desservir des villes canadiennes, leurs compagnies aériennes n'hésiteront pas à le faire. Nous verrons alors des transporteurs étrangers assurer le service à partir de villes canadiennes vers des pays où il n'existe actuellement aucune liaison directe ou à l'égard desquelles il existe actuellement toutes sortes d'ententes assez floues, d'alliances et autres entre diverses compagnies aériennes. En ce qui a trait aux routes internationales, je pense que nous avons fait de gros progrès.

On bilaterals with the United States, after twelve rounds of negotiations over many years—and I want to use this opportunity to congratulate Geoff Elliot, who acted on my behalf as a personal representative; Mr. Kaplan, who represented Secretary Peña of the United States—we were able to announce in Toronto in the early fall our intention to pursue the potential for entering into a new bilateral arrangement with the United States. We were able to announce just before Christmas that a framework agreement had been agreed to.

Pour ce qui est des accords bilatéraux avec les États–Unis, après 12 séries de négociations étalées sur plusieurs années—et je tiens à profiter de l'occasion pour féliciter Geoff Elliot, qui a été mon représentant personnel au cours de ces négociations, et M. Kaplan qui représentait le secrétaire américain Penna—nous avons été en mesure d'annoncer au début de l'automne à Toronto notre intention d'exploiter la possibilité de conclure une nouvelle entente bilatérale avec les États–Unis. Il nous a été possible juste avant Noël d'annoncer qu'un accord cadre venait d'être conclu.

That framework agreement is the final word, as far as we're concerned. If there are any changes to that agreement, it could very easily come apart. All we want to do is to prepare the legal language, the technical language, required to implement what Mr. Kaplan and Mr. Elliot agreed to on behalf of the respective countries.

Cet accord cadre est pour nous définitif. Si des changements y sont apportés, l'accord risque fort de tomber à l'eau. Nous voulons tout simplement préparer le texte juridique, le texte technique, en vue de mettre en oeuvre les recommandations sur lesquelles M. Kaplan et M. Elliot se sont entendus au nom de leurs pays respectifs.

[*Text*]

There is some hope we'll have that work done before the arrival in Canada of President Clinton. That would be nice. It's not an imperative, but if it's not signed within the next couple of months, most likely it will never be signed. So although we're optimistic we have to get it done, there's no room for jockeying.

Not everybody in Canada will be happy with that agreement. Not everybody in the United States will be happy with the agreement. It wasn't a question of who won. It was a question of making sure it was fair. I must say the response to the bilateral framework that has been announced has been very rewarding.

We expect on April 1, 1996, the air navigation system in this country will be commercialized. That is the objective. It will be operated by a not–for–profit organization comprised of representatives of both those who use the service and those who deliver it.

Again, I want to use the opportunity to thank the Canadian Air Line Pilots Association, ATAC, the air traffic controllers, and various other important players in the air navigation system, who have actually signed a letter indicating their consent to the approach we're taking. It's an unprecedented step in Canadian transportation history, and it's because of the awareness and the work that's been done by employees of the department, but also an acceptance and an openness of mind on the part of those in the industry who understand what needs to be done.

On the air side, Mr. Chairman, as you know, being from Hamilton, the national airports policy has been reasonably well received.

• 1545

I want to clear up one little problem with the national airports policy. There seemed to be a belief that somehow we were suggesting that provinces would take over airport operations in some cases. Only because of convention and, in some cases, agreements were airport properties offered to the provinces. We didn't expect the provinces to take them over.

We don't think the provinces generally are any more equipped to operate airports than we are. Local communities, business groups, chambers of commerce, users, and people who want to develop airports for specific kinds of roles in terms of economic development are best equipped to do that.

I can't tell you how pleased we are with the response across the country. There has been a lot of municipal involvement in the sense that cities and towns understand the importance of airports. However, by and large it has been people in the community who've come forward.

Winnipeg has signed a letter of intent. The Canadian Airport Authority at Pearson has signed a letter of intent. The Macdonald–Cartier airport in Ottawa has signed a letter of intent. Moncton, Saint John, and Fredericton, New Brunswick, have all begun the work towards moving to a CAA. Halifax has indicated some interest in moving fairly soon. So there's a lot of work being done.

[*Translation*]

Il faut espérer également que tout cela sera terminé avant l'arrivée au Canada du président Clinton. Ce serait une bonne chose. Ce n'est pas indispensable, mais si l'accord n'est pas signé d'ici deux ou trois mois, il ne le sera sans doute jamais. Ainsi, même si nous sommes assez optimistes à cet égard, nous n'avons pas beaucoup de marge de manoeuvre.

Cet accord ne va pas satisfaire tous les intéressés, ni au Canada ni aux États–Unis. Il ne s'agissait pas de savoir qui en sortirait gagnant, mais plutôt de s'assurer que l'accord serait équitable. Je dois dire que, jusqu'ici, les réactions ont été très favorables à l'annonce de cet accord cadre bilatéral.

Il est prévu qu'au 1er avril 1996, le système de navigation aérienne du Canada sera commercialisé. C'est l'objectif poursuivi. Le système sera alors exploité par un organisme sans but lucratif composé de représentants des usagers et des fournisseurs de services.

Là encore, je veux profiter de l'occasion pour remercier les représentants de l'Association canadienne des pilotes de ligne, de l'Association du transport aérien du Canada, les contrôleurs du trafic aérien et divers autres intervenants dont le rôle est important dans le système de navigation aérienne, lesquels ont signé une lettre où ils approuvent la démarche que nous avons décidé de suivre. Il s'agit d'une mesure sans précédent dans l'histoire des transports au Canada et cela est dû à la compréhension et au travail fait par les fonctionnaires du ministère mais également à l'ouverture d'esprit et à l'attitude positive de la part des représentants de l'industrie qui comprennent bien les mesures à prendre.

Quant au transport aérien, monsieur le président, comme vous le savez puisque vous êtes originaire de Hamilton, la politique nationale des aéroports a été assez bien accueillie.

Je voudrais faire une petite mise au point en ce qui a trait à la politique nationale des aéroports. Certains semblaient croire que nous envisagions d'une façon ou d'une autre de confier aux provinces l'exploitation des aéroports dans certains cas. Ce n'est que dans les cas où il existait des ententes, ou alors par convention, que les aéroports ont été offerts aux provinces. Nous ne comptons pas sur elles pour reprendre l'exploitation des aéroports.

Dans l'ensemble, les provinces ne sont pas mieux équipées que le gouvernement fédéral pour exploiter les aéroports. Les communautés locales, les groupes d'entreprises, les chambres de commerce, les utilisateurs et les gens qui veulent développer les aéroports en tant qu'outils bien précis de développement économique sont mieux placés que nous pour le faire.

Je ne peux pas vous dire à quel point nous sommes satisfaits de la réaction obtenue dans le pays. Il y a eu une importante participation des municipalités dans la mesure où les villes comprennent l'importance des aéroports. Toutefois, dans l'ensemble, ce sont les habitants des localités visées qui sont venus donner leur avis.

Winnipeg a signé une lettre d'intention. L'Administration aéroportuaire canadienne à Pearson également. L'aéroport Macdonald–Cartier à Ottawa aussi. Les aéroports de Moncton, Saint–John, Fredericton au Nouveau–Brunswick ont tous entamé des procédures en vue de devenir des AAC. La ville de Halifax s'est dite prête à agir dans les plus brefs délais. Il y a donc beaucoup d'activité dans ce domaine.

[*Texte*]

I just bring up the air side, Mr. Chairman, because I want you to understand, and I think it's important for the committee to recognize, that we are moving rapidly in an area that's perhaps a bit more contemporary—the air side of transport.

However, when we come to the marine and maritime activity, which is far more traditional and perhaps more entrenched and more difficult to deal with, I think the work your committee does will be something of tremendous importance to Canada and the Canadian economy in the years to come.

I wanted to emphasize what has been accomplished in air because I think there are a lot of similarities if you look at the pilotage authorities, the marine navigation systems, the demands for ports to have more autonomy and to be able to deal with the issues that affect them directly, to really develop these generators of economic activity, to make them competitive, to make sure they're either world class or at least the best in their region, and the whole question that Mr. Comuzzi and his subcommittee addressed with respect to the St. Lawrence Seaway. These are important matters we need to have addressed.

I personally hope we'll be able to reflect in our maritime and marine policy much of what has already been accomplished in air policy. I use the example of the Port of Halifax. They are extremely anxious to appear before you—I've met with them—and to explain why they want more autonomy, why they want to be able to get out and borrow on the capital markets, how they want to be able to compete. The Port of Vancouver has been very aggressive, and we know of many others.

As you look at this, I can't help but suggest to you, Mr. Chairman, that you need to talk to people who have international experience. I've just come back from Australia and New Zealand. I was in Singapore on the way back from that trip, and I visited their container port and met with people there. This is an international game.

In the ports policy, we're looking at some major ports—Montreal, Halifax, Saint John, Vancouver, and so on.

When I was in Australia, one of the last things I saw on Friday morning was the largest shipping firm in Australia putting a chart up on the wall with all of the Pacific ports outlined and the second most expensive Pacific port they deal with—the port of Vancouver. We can't compete worldwide if we continue with this. With your committee, you're going to have to look at how we deal with that kind of issue. The regional and local ports won't be directly involved in international competition, but they're feeder ports. They have a role to play.

[*Traduction*]

Je parle du secteur de l'aviation, monsieur le président, car je tiens à vous faire comprendre, et il importe que les membres du Comité en soient conscients, que nous progressons rapidement dans un domaine qui est peut–être un peu plus actuel, soit le transport aérien.

Toutefois, lorsqu'on parle de l'activité maritime, qui est beaucoup plus traditionnelle et sans doute plus difficile à examiner car elle fait partie intégrante de notre mode de vie, l'étude qu'entreprend votre Comité va revêtir une énorme importance pour le Canada et l'économie canadienne dans les années à venir.

Je tenais à insister sur les progrès réalisés dans le secteur aérien car il y a de nombreuses similitudes si l'on tient compte des administrations de pilotage, des systèmes de navigation maritime, de la nécessité de rendre les ports plus autonomes et capables de régler les problèmes qui les touchent directement, vraiment développer ces sources d'activité économique, de les rendre concurrentiels, de s'assurer qu'ils sont ou bien de calibre mondial ou du moins les meilleurs dans la région qu'ils desservent, sans oublier toute la question sur laquelle M. Comuzzi et son Sous–comité se sont penchés en ce qui a trait à la Voie maritime du Saint–Laurent. Ce sont là des questions importantes qu'il nous faut examiner.

J'espère pour ma part que nous serons en mesure de réaliser à l'égard de notre politique de transport maritime les mêmes progrès que nous avons enregistrés dans le domaine du transport aérien. Je cite l'exemple du port de Halifax. Ses responsables sont extrêmement impatients de comparaître devant votre Comité—je les ai déjà rencontrés—pour vous expliquer pourquoi ils souhaitent avoir plus d'autonomie, pourquoi ils souhaitent pouvoir aller emprunter directement sur les marchés financiers, et comment ils veulent réussir à être concurrentiels. Le port de Vancouver s'est montré très dynamique et il en va de même pour de nombreux autres.

Lorsque vous examinerez cette question, je ne peux pas m'empêcher de vous suggérer, monsieur le président, de consulter des gens qui ont de l'expérience au niveau international. Je reviens à peine d'un voyage en Australie et en Nouvelle–Zélande. Sur le chemin du retour, j'ai fait une escale à Singapour, où j'ai visité le port de conteneurs et discuté avec certains responsables. C'est un secteur de portée internationale.

En ce qui a trait à la politique portuaire, nous examinons la situation de quelques grands ports: Montréal, Halifax, Saint–John, Vancouver, etc.

Pendant mon voyage en Australie, l'une des dernières choses que j'ai vue le vendredi matin, lors d'une visite à la principale société de navigation de ce pays, ce fut un tableau affiché au mur sur lequel figuraient tous les ports du Pacifique, et le deuxième port le plus cher avec lequel elle traite, soit le port de Vancouver. Nous ne pourrons être concurrentiels sur la scène internationale si nous poursuivons dans cette voie. Votre Comité va devoir trouver une solution à ce genre de problème. Les ports régionaux et locaux ne participent pas directement à la concurrence internationale, mais en tant que points de transit, ils ont un rôle à jouer.

[*Text*]

Anything that builds costs into the system is going to have to be addressed, because when you're selling wheat overseas—I met with the wheat pools yesterday—nobody cares what the component of transportation is as far as cost is concerned. Nobody cares what the producers get for their wheat. The buyer only cares about what the delivered price is when they're going to use it in the country where they are located.

I'm very optimistic that we can do things a lot better than we have. I don't think it's a question of trying to shift the responsibility. That has been suggested in some of the other things we're doing.

• 1550

People are begging for autonomy, and one of the rules, I believe, in life as well as in the transportation sector is that if you have the power of decision, you also have the responsibility to live with your decision. So with autonomy will come a lot of responsibility in terms of capital expenditure decisions, how you manage the port, how you manage pilotage authorities, how you deal with navigational aids—all those kinds of things.

So I wish you well. I think you're going to have a very interesting time. I think also you'll be dealing with people who, in Canada, are acutely aware of the need for them to be competitive: the shippers; the people who produce the product we move, whether it's natural products, bulk products, or manufactured products; the people who own the ships.

You'll also have to spend a lot of time with the people who deliver the services in the sense that, whether they're longshoremen or pilots, the costs that are involved are very much a result of a lot of their activities. So over the next few months we hope that you will be able to generate a consensus that will allow us to move.

If I can put it in the clearest terms, as a government we have to be in a position by the fall to articulate a marine policy for Canada and we have to move over the fall of 1995 and into the spring of 1996 with some specific legislative, regulatory—whatever the framework requires—actions that will demonstrate clearly that Canada's maritime and marine sector is prepared to take the kinds of decisions and do the sorts of things that are required to make sure that the economy is supported by a very effective marine sector.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. Thanks for embracing this committee, frankly, in the goals and what this country can look like in the marine sector in short order.

Going back, just as a point of information on the matter of the air study upon which we had embarked, we had many witnesses and we have spent some time on that. By way of information for you, we have agreed that once we will have concluded our visit to Quebec, with Quebec City, Montreal, and Mont–Joli, where there will be some representation on the air side as well, we'll produce for you and your officials an interim report, just so you can be apprised of what we have learned up to this point in time.

[*Translation*]

Il va falloir examiner tous les facteurs qui augmentent les coûts du système, car lorsque nous vendons du blé à l'étranger—et j'ai rencontré hier les représentants du Syndicat du blé—les gens ne s'intéressent pas à ce que représente le transport dans le coût total du produit. Peu importe ce que les producteurs touchent pour leur blé. Ce qui intéresse l'acheteur, c'est uniquement le prix à la livraison dans le pays où il se trouve.

Je suis convaincu que nous pouvons nettement améliorer notre façon de faire dans ce domaine. Je ne pense pas qu'il s'agisse de transférer les responsabilités comme cela a été suggéré dans le cas de certaines autres de nos activités.

Les gens ne cessent de réclamer leur autonomie, mais une des règles, à mon avis, dans la vie comme dans le secteur des transports, veut qu'avec le pouvoir de décision, vienne également la responsabilité d'accepter les décisions prises. Ainsi, toute autonomie sera assortie d'une gamme de responsabilités qui entraîneront des décisions quant aux dépenses d'immobilisation, quant à la gestion d'un port, quant à l'administration du pilotage, quant aux aides à la navigation. . .toute une gamme d'éléments.

Ainsi, je vous souhaite bon courage. Je pense que vous trouverez vos tâches très intéressantes. Vous aurez également affaire à des gens qui, dans le Canada actuel, sont suprêmement conscients qu'il leur faut être concurrentiels: il s'agit des expéditeurs, des gens qui produisent les biens que nous transportons—produits naturels, produits en vrac ou produits manufacturés. Vous aurez également affaire aux armateurs.

Il vous faudra aussi consacrer beaucoup de temps aux gens qui s'occupent des services car, qu'il s'agisse des débardeurs ou des pilotes, le recours à ces corps de métiers a une incidence énorme sur les coûts. J'espère donc qu'au cours des mois qui viennent, vous saurez parvenir à un consensus qui va nous permettre d'aller de l'avant.

Permettez–moi d'être très clair: le gouvernement doit dès l'automne prochain être en mesure d'énoncer une politique maritime nationale, car au cours de l'automne 1995 et du printemps 1996, il faudra, par des mesures législatives ou réglementaires, au besoin, faire la preuve irréfutable que le secteur maritime canadien est prêt à prendre les décisions et les mesures qui s'imposent pour garantir que notre économie peut compter sur un secteur maritime des plus efficace.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur le ministre. Merci d'embrasser aussi résolument la mission du Comité qui est de façonner le secteur maritime canadien de demain.

Permettez–moi de revenir sur un détail, à propos de l'étude du secteur aérien que nous avions entreprise. Nous avons entendu de nombreux témoins à ce propos, et nous lui avons consacré beaucoup de temps. Nous tenions à vous signaler que nous sommes convenus qu'une fois terminée notre visite dans la province de Québec, notamment à Québec, à Montréal et à Mont–Joli—où nous procéderons à des consultations sur le transport aérien également—nous préparerons à votre intention et à celle des fonctionnaires du ministère un rapport intérimaire afin que vous soyez au courant de ce que nous aurons pu découvrir jusque là.

[*Texte*]

At the same time, we'll be working diligently. We've already got approval for the funding as well as set the itinerary for the next three weeks, where we'll be beginning in the province of Quebec and then moving to British Columbia, then back down through Ontario and in a couple of spots there, and then off to the eastern regions of the country to gather the information you spoke of and return here. Of course, sometime during the interim, but I think in large part at the very end of the session, we will get more information from individuals who might want to make presentations to us here in Ottawa, and then sit down and put the whole report together, hopefully—it's a very aggressive agenda—by the end of March.

So we're going to be very busy for the next little while.

Without further ado, we'll get right into questions. Michel Guimond, from the Bloc.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, avant la tournée pancanadienne qui amènera ce Comité de Vancouver à Saint-Jean, Terre-Neuve, je voudrais essayer de comprendre la raison de ceci. Je m'explique. Lorsque le Comité directeur de ce Comité s'est réuni, j'ai posé la question à notre président, mon collègue, le député d'Hamilton-Ouest, à savoir ce qui justifiait ce changement de cap à 180 degrés.

Je me réfère à votre lettre du 6 décembre. Nous étions depuis la rentrée parlementaire, depuis le 19 septembre, je crois, sur notre erre; sans faire de jeu de mots, nous avions même commencé ce qu'on a appelé le *western leg* de nos audiences sur la politique nationale des aéroports que vous aviez établie le 14 juillet, en plein été, alors que nous n'étions pas là. De toute façon, vous démontrez que vous travaillez durement même le 14 juillet. Vous ne vous êtes pas payé de vacances.

[*Traduction*]

En même temps, nous travaillerons d'arrache-pied sur l'aspect maritime. Nous avons déjà obtenu l'autorisation budgétaire nécessaire pour entreprendre un voyage au cours des trois prochaines semaines, l'itinéraire étant déjà établi, et nous commencerons dans la province de Québec, pour nous rendre ensuite en Colombie-Britannique, et au retour, nous nous arrêterons dans quelques villes de l'Ontario avant d'aller dans l'Est du pays pour obtenir les renseignements auxquels vous faisiez allusion. Bien entendu, entre-temps, mais essentiellement vers la fin de la session, nous accueillerons des témoins ici à Ottawa. Ensuite, nous préparerons notre rapport qui, nous l'espérons, car nous avons un programme chargé, sera prêt d'ici la fin du mois de mars.

Vous voyez que nous serons très occupés dans les semaines qui viennent.

Sans plus tarder, nous allons passer aux questions. La parole est à M. Guimond du Bloc québécois.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, before embarking on our transcanadian tour that will take this committee around the country from Vancouver to Saint-John's, I would appreciate a clarification by way of explanation. I did address the same question to our chairman, my colleague, the member of Hamilton-West, when the steering committee met and I asked him then if there was any reason why there was a complete turnaround in the direction taken by the government.

I am referring to your letter dated December 6. At that time, we were coasting along, no pun intended, since September 19, when Parliament resumed. We had started what was called the western leg of our consultations on the national air transportation policy that you had announced in the middle of the summer, on July 14, when we were away. Anyhow, that goes to show that you work hard even in the middle of July, that you didn't allow yourself any holidays.

• 1555

Nous sommes en train de travailler sur la politique nationale des aéroports et, soudainement, arrive votre lettre du 6 décembre disant qu'on arrête d'étudier les aéroports et qu'on se préoccupe dorénavant des ports.

Quelle est la raison de cela? Pourquoi? Qu'est-il arrivé de si urgent le 6 décembre?

M. Young: C'est peut-être simplement, monsieur Guimond, une suggestion de ma part. Évidemment, je connais très bien le système parlementaire et je sais que le ministre des Transports ne dicte pas l'ordre du jour d'un comité de la Chambre.

Ce qui s'est passé, je suppose, c'est qu'on avait eu une certaine expérience de la situation lorsqu'on avait demandé à des parlementaires de faire une évaluation de la commercialisation du Canadien National. On m'avait suggéré à ce moment-là que cela pourrait être un rôle approprié pour le Comité des transports.

Lorsque nous nous sommes rendu compte que nous avions complété de façon assez précise, à mon avis, la politique du côté aérien, comme je l'ai expliqué dans mon exposé, nous étions à la veille d'annoncer la politique sur les routes internationales et

We were in the middle of working on the National Airports Policy, and then suddenly your letter dated December 6 came in, saying that we should stop studying airports and start looking at ports.

What's the reason for that? Why the letter? What happened on the sixth of December that was so urgent?

Mr. Young: It may just have been a suggestion on my part, Mr. Guimond. Obviously, I'm very familiar with the parliamentary system, and I know that the Minister of Transport does not dictate a House committee's agenda.

I suppose what happened was that we had had a similar experience when we asked Parliamentarians to carry out an assessment of the commercialization of Canadian National. At that time, it was suggested to me that this could be an appropriate role for the Transport Committee.

When we realized that we had completed the air policy, to my mind quite thoroughly, as I was explaining in my presentation, we were about to announce the international routes policy and conclude our preliminary discussions with the

[*Text*]

de terminer nos discussions préliminaires avec les États–Unis sur les ententes bilatérales. Nous avions annoncé la politique sur le réseau aéroportuaire canadien au mois de juillet et nous avions déjà annoncé notre intention de commercialiser les activités du système de navigation aérienne par l'entremise d'un organisme à but non lucratif.

Il me semblait qu'il était important pour le Comité de faire une autopsie de la politique du côté aérien. Évidemment, c'était son choix, mais je savais que nous allions aussi—parce que j'en avais toujours l'intention—élaborer au nom du gouvernement une stratégie intégrée de tout le système de transports au Canada, incluant le système maritime.

J'ai cru bon de m'assurer que le président et les membres du Comité sachent à l'avance que pour nous, ce serait la prochaine phase de ce que nous allions faire comme gouvernement et je croyais qu'il était important que vous jouiez un rôle important, si vous étiez intéressés à jouer un tel rôle dans l'élaboration de cette politique.

J'admets carrément que j'ai beaucoup apprécié le fait que vous ayez fait un travail sur la politique aérienne, mais c'était surtout en regardant ce qui avait déjà été fait ou ce qui était à la veille d'être fait. Du côté du travail de M. Comuzzi et d'autres, avec l'intérêt qu'il y avait un peu partout au niveau du système des ports, du pilotage, etc., ce travail reste à faire et c'est dans ce contexte que j'ai cru bon, de façon transparente, de vous aviser de nos intentions et de vous suggérer tout simplement que si vous étiez intéressés, ça nous rendrait de grands services.

M. Guimond: Oui, d'autant plus que j'avais demandé devant ce Comité, en février, qu'on étudie le domaine ferroviaire. J'avais même réitéré le 19. . .

The Chairman: I don't mean to interrupt, but I think we've gone through this ground before. In fact, we had major discussions on our committee agendas both in steering committee and then in full committee. In fairness, with the opportunity we not too often have to have a minister before us, rather than dealing with the procedural issues, which are now a history lesson we have already discussed thoroughly, as I say, both at the steering committee and at this committee, if we could move into the area of marine and really get down to the brass tacks and take advantage of the minister's time with us today. . .

M. Guimond: Je voulais simplement dire que j'étais heureux que le ministre reconnaisse qu'il aurait été bon qu'il y ait eu, au comité de M. Nault, des représentants du Bloc québécois et du Parti réformiste. C'est ce que je comprends dans les mots voilés de vos propos. De toute façon, je vais aller au vif du sujet.

Monsieur le ministre, j'ai déjà eu l'occasion de vous poser une question à la Chambre. Vous aviez semblé très surpris lorsque je vous avais mentionné que Transports Canada, qui compte aujourd'hui 19 500 employés, fonctionnerait, aux environs de 2002 ou 2003, avec 14 400 postes en moins. Vous l'aviez nié, mais depuis ce temps, ce fait est de plus en plus confirmé. Entre autres, M. Barbeau et les gens des aéroports l'ont déjà mentionné dans des assemblées publiques à Québec.

[*Translation*]

United States on bilateral agreements. We had announced the Canadian airports system policy in July, and we had already announced our intent to commercialize air navigation activities by means of a not–for–profit agency.

I thought it was important for the committee to carry out an autopsy of the air policy. Obviously, it was the committee's decision, but I knew that we were also going to develop—because I was still intending to—on behalf of the government an integrated the strategy for the entire Canadian transportation system, including marine transportation.

I thought it was a good idea to make sure that the chairman and the members of the committee knew in advance what our next stage would be in terms of what we were going to do as a government, and I thought it was important for you to play an important role, should you be interested in playing such a role, in the development of this policy.

I openly admit that I greatly appreciated the fact that you were working on the air policy, but I was particularly looking at what had already been done or what was about to be done. In terms of Mr. Comuzzi's work, and the work of other members, and the widespread interest in the port system and in pilotage, this work remains to be done, and that's why I thought it was a good idea to advise you of our intentions, in a transparent way, and just suggest that if you were interested, you would be doing us a great favour.

Mr. Guimond: Yes, particularly since, in February, I had asked this committee if we could study the rail sector. I even reiterated on the 19. . .

Le président: Je ne veux pas vous interrompre, mais je crois que nous avons déjà parlé de cette question. En effet, nous avons débattu cette question à fond au sein du Comité directeur et au Comité plénier. Pour être juste, comme le ministre ne comparaît pas trop souvent devant nous, plutôt que de traiter de questions de procédure, qui sont maintenant choses du passé, choses que nous avons débattues à fond, au Comité directeur et au Comité plénier, je propose que nous passions aux questions relatives au transport maritime, que nous en revenions à nos moutons et que nous profitions de la présence du ministre parmi nous. . .

Mr. Guimond: I just wanted to say that I was pleased that the minister acknowledged that it would have been a good thing to have had representatives from the Bloc Québécois and the Reform Party on Mr. Nault's committee. That's what I gathered from your veiled remarks. In any event, I'll get right to the heart of the matter.

Mr. Young, I have already had an opportunity to ask you a question in the House. You seemed to be very surprised when I mentioned to you that by about the year 2002 or 2003, Transport Canada (which now has 19,500 employees) would be operating with 14,400 fewer employees. You denied that, but since that time, there has been more and more confirmation of that fact. People such as Mr. Barbeau and the airports people have already mentioned it at public meetings in Quebec City.

[*Texte*] [*Traduction*]

• 1600

Combien de dollars de coupures vous êtes–vous engagé à fournir à M. Martin dans le prochain budget? Est–ce que c'est 1,4 ou 1,8 milliard de dollars?

M. Young: D'abord, monsieur Guimond, je sais que vous êtes psychologue ou en voie de le devenir, mais de là à savoir si je suis surpris ou pas. . . Vous me permettrez de vous dire que, parfois, je suis surpris de la façon dont les gens interprètent mes réactions.

Laissez–moi vous dire qu'au niveau du ministère, ce n'est pas parce que vous nous avez posé des questions qu'on est en train de faire ce qu'on a déjà annoncé. Ça fait des mois que j'annonce un peu partout que le nombre de nos postes, qui n'est pas de 19 500 mais plutôt de 21 000, sera réduit à moins de 7 000. Les chiffres sont assez faciles à mettre en place. Le système de navigation aérienne, c'est 7 000 personnes; la gérance des aéroports, c'est quelques milliers de personnes. Donc, dans quelques années, si tout va selon nos prévisions, c'est évident que Transports Canada aura réduit ses effectifs d'au–delà de 20 000 à moins de 7 000.

Pour ce qui est du Budget de la fin du mois, les montants qui seront affectés au ministère des Transports seront contenus dans le Budget. Évidemment, je n'ai pas de chiffres à vous donner aujourd'hui. Je peux vous confirmer, cependant, que je suis confiant que le Budget reflétera de façon fidèle ce que nous avons déjà expliqué à maintes reprises, à savoir que Transports Canada va diminuer de façon très dramatique les montants qui seront dépensés par les contribuables du Canada pour les services à travers le pays.

M. Guimond: Justement, les contribuables nous disent que les décisions de ces comités qui voyagent à la grandeur du Canada, qui dépensent des dizaines et des centaines de milliers de dollars, en plus du million ou presque du Comité du développement des ressources humaines, sont déjà prises. Dans ce sens, des gens nous disent que ce sont des comités bidons puisque la décision est déjà prise et ils nous demandent ce que ça nous donne d'aller entendre des mémoires.

Par exemple, on pourrait essayer de faire la nomenclature des 14 400 postes. J'imagine qu'il doit y avoir de la commercialisation du côté de la Garde côtière. Il doit y avoir des ports et des havres qui seront fermés. Autrement dit, on va aller tenir des audiences à la grandeur du Canada et si, disons, le Comité recommande le statu quo pour ce qui a trait à la Garde côtière et que vous avez déjà planifié de l'inclure dans vos projets de coupures, est–ce que ça veut dire qu'on aura fait ça pour rien?

M. Young: Non. D'ailleurs, je comprends un peu la frustration qu'on éprouve quand on est dans l'opposition. J'ai vécu l'expérience pendant des années. J'ai toujours compris l'importance des comités.

Dans le système parlementaire, il faut faire la distinction entre être au gouvernement et être dans l'opposition, entre être ministre et être membre d'un comité parlementaire. Ce sont quand même des rôles très bien définis qui existent depuis très longtemps.

How many dollars of cuts did you commit yourself to offer Mr. Martin for the next budget? Is it $1.4 billion or $1.8 billion?

Mr. Young: First of all, Mr. Guimond, I know that you are a psychologist or you're in the process of becoming one, but if you jump to the conclusion that I was surprised or wasn't surprised. . . Please allow me to say that sometimes I'm surprised at the way people interpret my reactions.

Let me tell you that at the level of the department, just because you asked us some questions, that doesn't mean we're already doing what we've announced. For months now I've been saying nearly everywhere that the number of positions in our department, which is not 19,500, but actually 21,000, will be reduced to less than 7,000. It's quite easy to arrive at these figures. The air navigation system accounts for 7,000 people; managing airports accounts for a few thousand people. So in a few years, if everything goes according to our forecast, Transport Canada will certainly have reduced its staff levels from more than 20,000 to less than 7,000.

As for the Budget that's coming out at the end of the month, the amounts to be allocated to the Department of Transport will be found in the Budget. Obviously, I don't have any figures to give you today. However, I can confirm that I'm confident that the Budget will faithfully reflect what we've already explained on many occasions, namely, that Transport Canada will drastically reduce the amounts that Canadian taxpayers have to spend for services throughout the country.

Mr. Guimond: Exactly, taxpayers are telling us that the committees that are travelling throughout Canada, that are spending tens and hundreds of thousands of dollars, in addition to the Human Resource Development Committee, which is spending nearly a million dollars, have already made their decisions. So people are telling us that these committees are pointless since the decisions have already been taken, and they are asking us what point there is in us going off to listen to briefs.

For instance, we could try to list the 14,400 positions. I imagine some of them will go with the commercialization of the Coast Guard. Some will be done away with once ports and harbours are closed down. In other words, we are going to go off and hold hearings throughout Canada, and if let's say the Committee recommends the status quo for the Coast Guard and you've already planned to cut the Coast Guard, does that mean we'll have done all that work for nothing?

Mr. Young: No. By the way, I sort of understand the frustration you feel when you're in opposition. I experienced that for years. I've always understood the importance of the committees.

In the parliamentary system, a distinction has to be made between being the government and being the opposition, between being a minister and being a member of a parliamentary committee. these rules are quite well defined, and have been in existence for many years.

[*Text*]

Une des raisons pour lesquelles j'ai cru important de vous demander de participer à cet exercice, c'est que le travail qui a déjà été fait par le Sous–comité sur la Voie maritime et la question du pilotage avait soulevé des questions importantes. On sait qu'avec la politique que nous sommes en train de mettre de l'avant, il va y avoir des changements. La contribution que le Comité peut faire sera très importante.

Évidemment, des décisons ont été prises parce que des changements s'imposent. D'abord, les ports un peu partout nous demandent certaines choses. Nous sommes justement en train de passer à travers des plans corporatifs. On discute du Budget. Quel sera le résultat du Budget sur les opérations portuaires et tout cela? Si on parle d'autonomie, si on parle d'une gérance assez différente, je vais avoir un point de vue et les fonctionnaires auront sûrement leur point de vue, et les gens affectés vont nous faire connaître leur opinion. Je crois que les comités parlementaires ont des rôles importants à jouer là–dedans. Ça donne aux gens une occasion de s'exprimer ouvertement, à des gens de différentes régions du pays aussi bien que de différents partis politiques.

Vous dites que les Canadiens s'obstinent à faire le bilan de ce que coûte le déplacement des parlementaires lorsqu'ils vont en région écouter les gens. C'est complètement l'inverse de ce que j'entends. Les gens des provinces Atlantique, de l'Ouest, du Québec se plaignent souvent du fait que toutes les décisions sont prises à Ottawa. Je crois qu'il est très important que les comités participent au niveau du pays et se rendent en région pour écouter ce que les gens ont à dire.

[*Translation*]

One of the reasons why I thought it was important to ask you to take part in this exercise is that the work already done by the Sub–committee on the Seaway and the pilotage issue had raised some important issues. We know that there will be changes with the policy we are currently bringing forward. The Committee will be able to make a very important contribution.

Obviously, some decisions have been made because changes are necessary. First of all, the ports in nearly all parts of the country are asking us for certain things. Indeed, we are currently going through the corporate plans. We're talking about the Budget. What impact will the Budget have on port operations and all that? If there is talk about autonomy, if there's talk about a rather different form of management, I'm going to have one point of view, and the officials will certainly have their own point of view, and the people affected will make their opinions known to us. I believe that parliamentary committees have an important role to play in all that. They give people from different parts of the country and people from different political parties an opportunity to express their views openly.

You say that Canadians stubbornly insist on calculating the cost of having parliamentarians travel to the regions to listen to people. I hear exactly the opposite. People in the Atlantic provinces, people in the West, people in Quebec often complain that all the decisions are made in Ottawa. I believe it's very important that committees operate throughout the country and travel to the regions to listen to what people have to say.

• 1605

Étant donné que les politiques n'ont pas été annoncées et que les décisions finales n'ont pas été prises, je ne doute pas que ce que vous allez entendre va être important, et pour vous et pour nous.

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): I'm very pleased to have an opportunity to put some questions to the minister, and in something a little longer than the one–or two–sentence takes I normally get. Also, your responses are much more related to the question than the usual sort of theatrics we all go through in that other area.

First of all, about the change from airports to ports, I have no problem with it, in part because we were getting the same answers everywhere we went and there's a limit to the number of times you have to hear the same answer; and secondly, because I would far sooner switch and have this all–committee study of ports than to have an all–one–party task force doing it, without input or any kind of controls from the opposition. It is certainly a better way to approach it. I would suggest that had the committee not done it, there probably would have been a task force that did it, and I reject that concept.

I will keep primarily to the marine issue, but inasmuch as in your preamble you did quite a bit on commercialization and so on, I have one short question I would like to ask. You said the commercialization of ANS is going ahead. The target is April 1996.

Since the policies have not yet been announced and the final decisions not taken, I have no doubt that what you will hear will be important, for you as well as for us.

M. Gouk (Kootenay–Ouest—Revelstoke): Je suis très heureux d'avoir l'occasion de poser des questions au ministre, et de pouvoir en dire un peu plus que les une ou deux phrases que l'on me permet de placer normalement. Je constate aussi que vos réponses sont beaucoup plus pertinentes et que vous nous dispensez de la mise en scène habituelle à laquelle nous avons droit normalement dans ce domaine.

Tout d'abord, pour ce qui est du changement de sujet qui nous a fait passer des aéroports aux ports, cela ne me pose aucun problème, en partie parce que nous avons entendu les mêmes réponses partout où nous sommes allés, et parce qu'il y a une limite au nombre de fois qu'il faut entendre la même réponse; deuxièmement, je préfère de beaucoup qu'on change et qu'on fasse faire cette étude des ports par le Comité plutôt que par un groupe de travail monopartite, sans contribution ou contrôle de la part de l'Opposition. C'est certainement une meilleure façon de faire les choses. Je suis d'avis que si le Comité n'avait pas fait cette étude, un groupe de travail l'aurait probablement faite, et je ne suis pas d'accord avec ça.

Je m'en tiendrai essentiellement à la question maritime, mais comme vous avez longuement parlé de commercialisation et de questions connexes dans votre allocution d'ouverture, j'aimerais vous poser une brève question sur ce point. Vous dites que la commercialisation des Services de navigation aérienne ira de l'avant. Votre date cible est avril 1996.

[*Texte*]

I have questioned here at this committee, but I have never really received a response. It is about the wisdom of closing air traffic control facilities in June 1995, nine months in advance of commercialization, rather than turning it over to the commercialized entity, particularly not–for–profit, which seems to be the way we're going, and allowing them to determine whether or not it is in the best interests of their operation, with the user–pay concept.

We know in several instances...one specifically, and that is the installing of FSS in... I am trying to think of the name of the airport in northern Quebec; Mulroney's old riding. It is Baie Comeau. Taking a tower and putting a flight service in where one doesn't exist does not make financial feasibility, although it meets the parameters. We have had a lot of hearings where people have suggested it is not what people in that region want. I've talked to a number of aviation users who have said they would perhaps be prepared to pay, but first, of course, they have to know the cost associated with it.

Are we not being premature in closing that down? We're certainly not saving money in the short term, even though there may be long–term savings. In nine months the moving costs alone will far exceed any costs. I'm wondering if we couldn't revisit that and hold a moratorium on those closures until such time as the commercialized entity takes over.

Mr. Young: I think we have been very meticulous in checking particularly with the users of the service. I have just recently had a letter from Air BC... I understand in your hearings last fall there was some discussion about air traffic control centres and what not in a couple of areas in British Columbia, where it was alleged users such as Air BC had reservations and various numbers were put forward. We are very pleased the airline industry and the professional pilots, the people who have the responsibility for moving people safely in and out of these areas, by and large have agreed with what we're doing.

About commercialization, one of the great challenges for the new not–for–profit organization that will be taking over the air navigation system is to make sure it's viable and costs are reasonable but appropriate levels of safety and security are maintained. As we negotiate with them, we have not seen any broad consensus.

Of course there are some people, particularly employees, who for various reasons would like to see, as you put it, the situation revisited. But the people who are going to pay for the services, the people who use the services, I think generally understand that if we didn't move now...and I think you're very accurate in saying not all the savings occur in the first week or the first month or the first six months. But the longer you put it back, the more pressure you put on the system when they take it over, because not only will it cost them more but they will then have to make these decisions in any case.

[*Traduction*]

J'ai posé des questions ici au Comité, mais je n'ai jamais vraiment reçu de réponse. Je voulais savoir s'il était sage de fermer les installations de contrôle de la circulation aérienne en juin 1995, neuf mois avant la commercialisation, au lieu de les remettre à des entreprises commerciales, particulièrement sans but lucratif, ce qui me semble être la façon nouvelle de faire les choses, et de leur permettre de déterminer si c'est dans le meilleur intérêt de leur exploitation, dans le contexte du financement par l'usager.

Nous savons que dans plusieurs cas... un en particulier, et il s'agit de l'ouverture du Centre d'information de vol à... j'essaye de me rappeler le nom de l'aéroport dans le Nord du Québec, dans l'ancienne circonscription de Mulroney. C'est à Baie Comeau. Édifier une tour et y offrir un service de navigation là où il n'y a pas de demande est illogique sur le plan financier, même si l'on respecte les critères voulus. Nous avons tenu plusieurs audiences où les gens de la région nous ont dit que ce n'était pas ce qu'ils voulaient. J'ai parlé à plusieurs usagers de l'avion qui ont dit qu'ils seraient peut–être disposés à payer, mais en premier lieu, bien sûr, ils voulaient savoir combien cela coûterait.

N'est–il pas prématuré de fermer ces installations? On ne va certainement pas faire d'économies à court terme, mais il pourrait y en avoir à long terme. Dans les neuf mois prévus, rien que les coûts de déménagement dépasseront de loin toutes les économies. Je me demande s'il n'y a pas lieu de repenser à cela et de décréter un moratoire sur ces fermetures jusqu'au moment où les entreprises commerciales pourront prendre le relais.

M. Young: Je crois que nous avons été très méticuleux dans nos vérifications, particulièrement auprès des usagers du service. Je viens de recevoir une lettre de Air BC... Je crois savoir que, lors de vos audiences de l'automne dernier, on a discuté des centres de contrôle de la circulation aérienne et d'autres sujets dans quelques régions de la Colombie–Britannique où l'on prétendait que des usagers comme Air BC avaient des réserves, et on avait avancé certains chiffres. Nous sommes très heureux de voir que l'industrie aérienne et les pilotes professionnels, ceux qui ont la responsabilité de transporter les gens en toute sécurité dans ces régions, sont d'accord de manière générale avec ce que nous faisons.

Au sujet de la commercialisation, l'un des grands défis qui attend le nouvel organisme sans but lucratif qui prendra le contrôle du système de navigation aérienne, c'est de s'assurer que l'opération est viable et que les coûts seront raisonnables, sans que n'en souffrent les niveaux de sécurité qui s'imposent. Dans nos négociations avec cet organisme, nous n'avons pas encore vu de consensus émerger.

Bien sûr, il y a des gens, particulièrement les employés, qui voudraient pour diverses raisons qu'on repense la situation, comme vous dites. Mais les gens qui vont payer pour ces services, les gens qui vont utiliser ces services, comprennent de manière générale, à mon avis, que si nous n'agissons pas maintenant... et je crois que vous avez parfaitement raison de dire qu'on ne fait pas toutes les économies dans la première semaine, ou le premier mois, ou les premiers six mois. Mais plus vous retardez les choses, plus vous rétrécissez la marge de manoeuvre pour ceux qui vont prendre le relais, non seulement parce qu'il leur en coûtera davantage mais parce qu'ils devront prendre ces décisions de toute manière.

[*Text*]

What I want to say to the hon. member and to members of the committee is that again, when I was travelling in Australia and New Zealand, I met with the heads and most of the senior people in the civil aviation authority, General Gration and his people in Australia, as well as the people in New Zealand. I repeated my comments to them that we are looking and if there is any serious concern about the safety or that our actions are inappropriate in Canada, if there's any cloud on that, then we will ask them to come in, without prejudice, to check what we're doing in Canada against the best in the world. We've done that.

[*Translation*]

Ce que je veux dire aux députés et aux membres du Comité, c'est que, encore là, lorsque j'ai voyagé en Australie et en Nouvelle–Zélande, j'ai rencontré la plupart des responsables de l'Administration de l'aviation civile, le général Gration et ses gens en Australie, ainsi que les responsables en Nouvelle–Zélande. Je leur ai fait part des mêmes commentaires sur ce que nous voulons, et je leur ai dit que s'ils avaient de sérieuses réserves au sujet de la sécurité ou de l'opportunité de nos mesures au Canada, s'il y avait le moindre doute, que nous les inviterions à venir ici–même afin qu'ils puissent, dans la plus parfaite objectivité, comparer notre système aux meilleurs qui existent au monde. C'est ce que nous avons fait.

• 1610

We've said to people such as Chris Chataway at the CAA in the United Kingdom that if anything comes up here, if people start to cry about their jobs, that's one thing. If they start to cast aspersions on the safety of the air navigation system in Canada, then we can't tolerate that. We will bring in the best in the world to look at what we're doing.

Nous avons dit à des gens comme Chris Chataway de la CAA, au Royaume–Uni, que s'il y a des choses qui se passent ici, si les gens regimbent pour leurs emplois, ça, je veux bien. Mais s'ils se mettent à semer le doute dans les esprits quant à la sécurité du système de navigation aérienne au Canada, cela, nous ne le tolérerons pas. Nous ferons venir les meilleurs experts du monde entier qui vérifierons ce que nous faisons.

Pete Proulx, who used to be with the Department of Transport in Canada, is the head of the aviation authority in New Zealand.

Pete Proulx, qui était ici chez nous au ministère des Transports du Canada, est aujourd'hui responsable de l'Administration de l'aviation civile en Nouvelle–Zélande.

I've checked with all of these people, Mr. Gouk, and I am prepared. If anybody wants to incur the price to the Canadian taxpayer, then we'll bring in the best in the world and we'll have them check what we're doing—because they tell us that it's as good as anything there is in the world, and I believe that.

J'ai consulté tous ces experts, monsieur Gouk, et je suis prêt. Si quelqu'un veut vérifier ce qu'il en coûtera aux contribuables canadiens, nous ferons venir alors les meilleurs experts du monde entier et nous leur demanderons de vérifier ce que nous faisons, parce qu'ils nous disent que ce que nous avons vaut ce qui se fait partout ailleurs dans le monde, et je le crois.

Mr. Gouk: Just to follow that up, I've responded to the Air BC one. I assume that you've seen copies of my correspondence. They made their response on the basis of, at the best, very misleading information supplied by the Pacific regional director general, aviation. I have in writing information that refutes that, and I've supplied that to the committee. As I say, I'm sure it has been passed on to your office.

M. Gouk: Dans la même veine, j'ai répondu à la lettre d'Air BC. J'imagine que vous avez vu des copies de ma lettre. Ils ont répondu sur la foi de ce qu'on peut appeler, au mieux, les informations très trompeuses fournies par le directeur général de l'aviation pour la région du Pacifique. J'ai des informations écrites qui réfutent cela, et je les ai remises au Comité. Comme je l'ai dit, j'ai la certitude que ces renseignements ont été transmis à votre cabinet.

Mr. Young: Let me make just one comment. I understand where everybody is coming from on this. I don't want to throw cold water on anyone who suggests that we have to be very careful about safety. We've been through the AWOS and various other things. There's no doubt that we have an absolute responsibility to maintain the levels of safety. What I have to trust, in terms of the system, is that professional pilots in this country, the airlines who have the responsibility of moving passengers in and out of airports. . .

M. Young: Permettez–moi une observation. Je crois comprendre le raisonnement de chacun ici. Je ne veux pas contredire quiconque affirme qu'il faut être très prudent en matière de sécurité. Nous avons examiné le système automatique d'observation météorologique AWOS et divers autres éléments. Il ne fait aucun doute que nous avons la responsabilité absolue de maintenir les niveaux requis de sécurité. Ce que je dois pouvoir croire, pour ce qui est du système, c'est que les pilotes professionnels de notre pays, les lignes aériennes qui sont chargées de transporter les passagers. . .

I, as a lawyer from northern New Brunswick, am not going to go out and tell Air Canada or Air BC or Canadian Airlines International or Canadian Partners and their pilots that they have to write me a letter or tell me that it's right because I'm doing it. But I believe from everything I've heard from the time I began to do this—and I've checked it out carefully—that the Canadian air navigation system is as safe as any system in the world. I believe that. If anybody wants to challenge it, then

Moi, qui suis avocat originaire du nord du Nouveau–Brunswick, ce n'est pas moi qui vais dire à Air Canada, à Air BC ou à Canadien International ou à Canadian Partners et à leurs pilotes qu'ils doivent m'écrire une lettre ou me dire que ça va parce que c'est moi qui en suis responsable. Mais je crois, d'après tout ce que j'ai entendu depuis le moment où j'ai entrepris ce projet—et j'ai tout vérifié méticuleusement—que le système de navigation aérienne du Canada est aussi sécuritaire

[*Texte*]

they'll have to tell us that they want the best in the world to come in to see whether I or whoever is challenging it is right. I am prepared to do that, but it will cost us a lot of money. I hope that we don't have to, but if we do, then I will do it.

I don't think we can go up and down the line of every FSS or every control tower or every system in every situation in every nook and cranny of the country, but, as a system, today. . .and, I'm equally as convinced, on April 1, 1996, we will continue to have a system that is as safe as or safer than any that exist anywhere in the world.

Mr. Gouk: In regard to your comment in which you say that no one has made comment, both CALPA and ATAC have indicated support for some of the towers that are being closed. I would just point out that if you do it on the basis of numbers alone, then a tower in the middle of the prairies and a tower in the middle of the mountains do not have the same standard of safety based on numbers alone. But numbers alone are the criterion by which this is being approached.

Anyway, to get on to the marine side, I have a couple of things. First I will ask some random questions. I don't have them in any particular order, because I assume that it's going to come around again and I'll have a further opportunity.

One real discrepancy I noticed, and I would like very much to have some comment on, is the fact that the cost to the federal government for the B.C. ferry system is $18 million, moving 21 million passengers, which works out to $1.17 per passenger moved. That's the level of subsidy provided by the federal government. When we go to the Marine Atlantic system, we're talking about $115 million to move 2.5 million passengers, or $46 per passenger in federal subsidy.

What is the reason for this huge discrepancy?

Mr. Young: One of the reasons is that we are responsible in most parts of the country for interprovincial movement. So long as nobody on the coast of British Columbia. . . God knows, it's such a beautiful country that I don't expect any of the islands, including Vancouver Island, to separate. It's not the same system at all. It's a subsidy paid to B.C., but it's not the same arrangement.

In Atlantic Canada you're paying for ferry services by and large between provinces, not within the same province.

• 1615

Mr. Gouk: Okay. I'm curious, though. I understand the concept there. Yet, if you take the losses, the total amount of minus revenue in the province of B.C. after this subsidy, it still doesn't begin to come up with this kind of per–head count.

Mr. Young: No, but it was never designed to do that, as I say.

[*Traduction*]

que tout autre système au monde. Je le crois vraiment. Et si quelqu'un n'est pas d'accord, qu'on nous le dise et qu'on fasse venir les meilleurs experts du monde entier qui nous diront si on a raison d'affirmer une chose pareille. Je suis prêt à le faire, mais ça va coûter beaucoup d'argent. J'espère que nous n'aurons pas à le faire, mais s'il le faut, alors nous le ferons.

Je ne crois pas qu'on puisse vérifier chaque centre d'information de vol, ou chaque tour de contrôle, ou chaque système dans chaque situation, dans tous les coins du pays, mais si on prend l'ensemble du système aujourd'hui. . . je demeure convaincu que, le 1er avril 1996, nous aurons encore un système qui sera aussi sécuritaire, sinon plus, que n'importe quel autre au monde.

M. Gouk: Vous avez dit tantôt que personne n'avait fait d'observation, mais l'Association canadienne des pilotes de ligne et l'Association du transport aérien du Canada ont manifesté leur appui au maintien de certaines des tours que vous allez fermer. Je veux seulement faire valoir que si on s'en tient uniquement aux chiffres, une tour au beau milieu des prairies ou une tour en pleine montagne n'offre pas les mêmes normes de sécurité, si on se fie aux chiffres seulement. Mais on ne s'en tient aux chiffres pour décider ici.

Quoi qu'il en soit, pour revenir à la question maritime, j'ai des commentaires. Je vais d'abord poser quelques questions sans ordre précis. Je ne les ai pas préparées dans un ordre particulier parce que j'imagine qu'on va y revenir et que j'aurai de nouveau l'occasion d'en poser.

Il y a un écart réel que j'ai remarqué, et j'aimerais avoir votre avis à ce sujet, et il s'agit du fait qu'il en coûte 18 millions de dollars au gouvernement fédéral pour exploiter le service de traversiers de la Colombie–Britannique, qui véhicule chaque année 21 millions de passagers, ce qui revient à 1,17$ par passager. C'est ce qu'il en coûte au gouvernement fédéral. Si l'on compare au système de Marine Atlantique, il en coûte 115 millions de dollars pour 2,5 millions de passagers, ou 46$ par passager en subventions fédérales.

Qu'est–ce qui explique un écart aussi considérable?

M. Young: L'une des raisons, c'est que nous sommes responsables de la circulation interprovinciale dans la plupart des régions du pays. Tant et aussi longtemps que personne sur la côte de la Colombie–Britannique. . . et qui sait, c'est un pays si beau que je ne m'attends pas à ce que l'une des îles de la côte, y compris l'île de Vancouver, veuille se séparer du Canada. Ce n'est pas du tout le même système. Il s'agit d'une subvention qui est versée à la Colombie–Britannique, mais il ne s'agit pas du même arrangement.

Dans le Canada atlantique, on paie pour les services de traversiers entre les provinces, et non au sein de la même province.

M. Gouk: D'accord. Mais je demeure curieux. Je comprends ce que vous dites. Pourtant, si vous prenez les pertes, soit le montant total moins les recettes perçues en Colombie–Britannique après la subvention, les coûts par tête d'habitant restent encore très éloignés.

M. Young: Non, mais le système n'a jamais été conçu pour ça, comme je le dis toujours.

[*Text*]

It's something like bridges. We're involved in a few bridges as well, but we don't build bridges to cross rivers within a province but between provinces. It's the same thing with ferry services.

There are also constitutional requirements. If you look at ferry services going between Vancouver and Victoria, it's quite a different situation from ferry services going between Cape Tormentine and Borden. The population densities are quite different. But also the basis on which the service is provided is quite different.

The support to the B.C. ferry service is, I think, constitutionally or governmentally regulated. . .$20 million.

Mr. Nick Mulder (Deputy Minister, Transport Canada): We only provide an amount of money for one service in northwestern British Columbia. All the other services are subsidized by the B.C. government.

Mr. Young: The other thing I want to make clear is that as you go around this—and I think that's an interesting area you might want to pursue—we are looking... As you know, I've asked Rod Morrison, the new president of Marine Atlantic, to look at commercializing Marine Atlantic.

Mrs. Terrana (Vancouver East): Good afternoon, Mr. Minister.

In January I was invited to go to Prince Rupert, and among the things they asked me to do was visit the port. The Port of Prince Rupert is a very nice, well–organized, and tidy port, and it's also closer to Japan than Vancouver is. I heard you say that it should not be an international port. Did I understand you correctly?

Mr. Young: No, I didn't mention Prince Rupert.

Mrs. Terrana: No, you didn't mention Prince Rupert, but you were talking about the minor ports as opposed to the larger ports. What is the future role that you see for Prince Rupert?

Mr. Young: It's not for me to say what kind of role I want to see them play. I think that's part of what you're doing.

I also want to find out what shippers... It's a little bit like the chicken and the egg.

One thing about the Japanese is that they know where all our ports are. They know what the costs are of shipping in and out of all of our ports. They do business around the world.

It's really a question of what the producer, the shipper, and the buyer want to do.

Ports can be competitive. For example, the British Columbia ports compete with the ports in the United States, in the state of Washington and so forth.

I don't have any preconceived notion as to what the role of Prince Rupert should be. What I'm saying is that they're going to have to decide—and you're going to have to decide to give them some advice—on what perhaps their role could be. Whether that reflects what the community thinks it should be is one thing.

However, you cannot force people to ship through a port. You can entice people to do it if you have, as you say, proximity, efficiency on the docks, or the kinds of costs that make them competitive.

[*Translation*]

C'est comme bâtir des ponts. Nous nous occupons de quelques ponts aussi, mais nous ne bâtissons pas des ponts pour franchir des cours d'eau au sein d'une province, seulement entre les provinces. C'est la même chose pour les services de traversiers.

Il y a aussi des exigences constitutionnelles. Voyez le service de traversiers entre Vancouver et Victoria, ce n'est pas du tout la même situation pour le service de traversiers qui relie Cap Tormentine et Borden. La démographie n'est pas du tout la même. Et en outre, le niveau du service est tout à fait différent.

Le soutien au service de traversiers de la Colombie–Britannique est, je crois, régi par des accords constitutionnels ou gouvernementaux. . . c'est 20 millions de dollars.

M. Nick Mulder (sous–ministre, Transports Canada): Nous ne versons de l'argent que pour un seul service dans le nord–ouest de la Colombie–Britannique. Tous les autres sont subventionnés par le gouvernement de la Colombie–Britannique.

M. Young: Il y a autre chose que je tiens à clarifier pour les besoins de votre examen—et je crois que c'est une question qui vous intéressera—nous envisageons... Comme vous le savez, j'ai demandé à Rod Morrison, le nouveau président de Marine Atlantique, d'envisager la commercialisation de Marine Atlantique.

Mme Terrana (Vancouver–Est): Bonjour, monsieur le ministre.

J'ai été invitée à Prince Rupert en janvier, et on m'a demandé aussi de visiter le port. Le port de Prince Rupert est très joli, très bien organisé, très propre, et c'est aussi plus près du Japon que Vancouver. Je vous ai entendu dire que ce ne devrait pas être un port international. Vous ai–je bien compris?

M. Young: Non, je n'ai pas parlé de Prince Rupert.

Mme Terrana: Non, vous n'avez pas parlé de Prince Rupert, mais vous parliez des petits ports par opposition aux grands. Quel rôle entrevoyez–vous pour Prince Rupert à l'avenir?

M. Young: Il ne m'appartient pas de dire quel doit être son rôle. Je crois que cela fait partie du genre de choses que vous faites.

Je veux aussi savoir ce que les expéditeurs... C'est un peu comme l'oeuf et la poule.

Il faut donner ça aux Japonais, ils savent où tous nos ports se trouvent. Ils savent ce qu'il en coûte pour expédier des marchandises dans tous nos ports. Ils font affaire partout dans le monde.

Il s'agit essentiellement de savoir ce que le producteur, l'expéditeur et l'acheteur veulent faire.

Les ports peuvent être concurrentiels. Par exemple, les ports de la Colombie–Britannique font concurrence aux ports américains, dans l'État de Washington et ailleurs.

Je n'ai pas d'idée toute faite quant au rôle futur du port de Prince Rupert. Ce que je dis, c'est qu'il va falloir décider—et à vous de choisir de prodiguer des conseils à qui de droit—sur ce que pourrait être ce rôle. Pour ce qui est de savoir si cela répondra aux vues de la localité, c'est autre chose.

Toutefois, vous ne pouvez pas forcer les gens à se servir d'un port en particulier. Vous pouvez les inciter à le faire si vous avez, disons, la proximité voulue, de la performance sur les quais, ou des coûts qui sont concurrentiels.

[*Texte*]

What I think Prince Rupert and every other port in Canada has to be scrutinized on is what the essential Canadian ports are, the same thing we did with the airports. What are the essential airports in Canada? What are the essential ports? How should they be funded? How should they be managed? What kind of arrangement should be made with the Government of Canada? Should they be leased? Should they be sold? What kind of dividend should they be paying to the Government of Canada? How can we protect them against us going in and scooping because the Minister of Finance wants a bunch of money out of a port that has done a good job and is successful? Those are the kinds of questions I think you need to answer.

If you look at the material I provided to you—it just came in today—you will see that we're responsible for 545 ports. So there's going to have to be a lot of decisions made with respect to the roles of very many of these ports.

Mrs. Terrana: They were hoping the committee would travel to Prince Rupert, because they have a lot of concerns.

Mr. Young: You'll have concerns from 545, so you'll have to decide which ones you want to go and see.

Mrs. Terrana: I think that in British Columbia we practically have two ports, Vancouver and Prince Rupert. Anyway, they gave me a brief, which I've sent to you and which will be circulated among the people here.

There is one more thing about Prince Rupert. We talk about safety and the need for safety to be in the hands of the government. With the de-staffing of lighthouses, they don't have any rescue team in that area. When something happens, the rescue team comes from Comox on Vancouver Island, which is a long way from Prince Rupert. Is there anything we're going to look at in the future that has to do. . .? This is another of the concerns expressed to me during this visit, and I think it's a valid concern.

• 1620

Mr. Young: If there was a search-and-rescue capability at the lighthouse, it had nothing to do with their duties in staffing the lighthouse.

I've always respected people who go beyond their requirements. I think someone who drives a taxi, goes by a river and sees somebody floundering in the river, stops their taxi, runs down the bank, jumps in and saves them is a commendable and heroic person. But that is not the role of lighthouse keepers.

The fact is that if there was a search-and-rescue element there, it had to be a very personalized kind of thing. I can check into the specific example, but normally I do not think we would have been supplying any equipment or that sort of thing for search and rescue per se.

We know the role search and rescue plays in Canada. We have a vast network. Unlike some countries, ours is a professional search-and-rescue organization. It has a lot of volunteers, mind you; but the core of the search-and-rescue operation in Canada is professional. But it's not based out of the lighthouse staffing issue at all.

[*Traduction*]

À mon avis, ce qu'il faut faire dans le cas du port de Prince Rupert et de tous les autres ports au Canada, c'est se demander ce que sont les ports essentiels du Canada, tout comme nous l'avons fait avec les aéroports. Quels sont les aéroports essentiels au Canada? Quels sont les ports essentiels? Comment devrait-on les financer? Comment devrait-on les gérer? Quel genre d'accord faut-il conclure avec le gouvernement du Canada? Devrait-on en céder l'exploitation sur bail? Devrait-on les vendre? Quel genre de dividendes devraient-ils payer au gouvernement du Canada? Comment les protéger des griffes du ministre des Finances qui s'intéresserait tout à coup à un port à cause de son bon rendement? C'est le genre de questions auxquelles vous devez trouver réponse, à mon avis.

Si vous lisez la documentation que je vous ai remise—c'est arrivé aujourd'hui—vous constaterez que nous sommes responsables de 545 ports. Il faudra donc prendre beaucoup de décisions pour ce qui est du rôle d'un très grand nombre de ces ports.

Mme Terrana: Les gens de Prince Rupert espéraient que le Comité y aille parce qu'ils sont très préoccupés.

M. Young: Alors, vous allez devoir entendre les doléances de 545 localités, il vous faudra donc décider quels ports voir.

Mme Terrana: Je crois qu'en Colombie-Britannique, nous avons à toutes fins utiles deux ports, Vancouver et Prince Rupert. Quoi qu'il en soit, ils m'ont remis un mémoire, que je vous ai transmis et qui sera distribué aux membres du Comité.

Autre chose au sujet de Prince Rupert. Nous avons parlé sécurité et de la nécessité de confier la sécurité au gouvernement. Mais avec le retrait du personnel des phares, il n'y a plus d'équipes de recherche et sauvetage dans cette région. S'il y a un problème, l'équipe de recherche vient de Comox, sur l'île de Vancouver, qui est très loin de Prince Rupert. Est-ce qu'il y a quelque chose que nous allons examiner à l'avenir qui aurait à. . .? C'est l'une des autres préoccupations qu'on m'a exprimées au cours de la visite, et je crois que c'est une préoccupation légitime.

M. Young: S'il y avait une équipe de recherche et sauvetage au phare, elle n'avait sûrement rien à voir avec l'exploitation du phare.

J'ai toujours respecté les gens qui font preuve de dévouement. Je pense par exemple à un chauffeur de taxi qui longe une rivière et qui, voyant quelqu'un se noyer, s'arrête, sort, dévale la rive, se jette à l'eau et sauve la personne. C'est un acte d'héroïsme. Mais ce n'est pas le rôle du gardien de phare.

Le fait est que s'il y avait une équipe de recherche et sauvetage là-bas, ce devait être une situation très particulière. Je peux vérifier cet exemple précis, mais je ne crois pas qu'il y aurait normalement dans ce genre d'endroit l'équipement voulu pour effectuer des opérations de recherche et sauvetage.

Nous savons le rôle que jouent les équipes de recherche et sauvetage au Canada. Nous en avons un vaste réseau. Contrairement à ce qui en est dans certains pays, notre organisation de recherche et sauvetage est de nature professionnelle. Il y a aussi beaucoup de bénévoles, remarquez; mais le noyau de notre structure au Canada est de type professionnel. Ceci dit, les effectifs en question n'ont rien à voir avec le personnel des phares.

[*Text*]

Lighthouse keepers have provided all kinds of services to Canadians—and very helpful, very useful services. But again, I don't think we can pursue the question of lighthouse de–staffing on the basis of ancillary activities the lighthouse keepers could or could not carry on, depending on whether they were there, depending on whether they looked out, they saw somebody in trouble, or looked up, saw an aircraft in distress, saw a forest fire breaking out somewhere. Those were all useful exercises, but not part of their role.

Mrs. Terrana: Don't misunderstand me. They're not saying you should keep the lighthouse. If there is a concern, they will want to have them. They understand also the reasons why you are going to de–staff. The concern has to do with safety, because there will be nothing in that area they can count on for safety if anything happens in that area.

Mr. Young: Look, we are trying to enhance in any way we can the potential for people to be able to provide information on a volunteer basis and to try to respond to search–and–rescue requirements. The latest figures I saw for British Columbia are that there is something in the neighbourhood of 17,000 kilometres of coastline, and there are 35 or so lighthouses. Anyone's geometry, even for somebody who has rudimentary mathematical capabilities, such as myself, would be able to figure out that to cover 17,000 kilometres of coastline with 35 lighthouses is a pretty tenuous proposition in terms of search and rescue or other ancillary activities.

Since lighthouses are a favourite topic of mine, may I also just point out that in a number of countries in the world, including Australia, they're not only de–staffing the lighthouses, they're shutting them down. Hardly anybody in commercial maritime navigation, with the exception maybe of tugboat operators, uses lighthouses anywhere in the world any more. They use other navigational aids.

M. Guimond: Monsieur le ministre, on sait que le terme exact qui s'applique à ce que je vais expliquer est «dévolution». Il s'agit du tranfert de resonsabilité à une autre juridiction. Ce qui est important dans la dévolution, c'est de voir si les points d'impôts se transfèrent. Je vous explique. Je sais que vous allez en faire. Le Québec est concerné, mais mes collègues autour de cette table venant de l'Ontario, du Nouveau–Brunswick et de la Colombie–Britannique le sont aussi.

On peut avoir comme projet ou comme objectif de transférer, au terme de cet exercice, les ports à une juridiction provinciale, comme vous avez offert au gouvernement du Québec les 10 aéroports régionaux en demandant une réponse pour le 21 octobre, je crois. Le gouvernement du Québec a répondu qu'il était peut–être prêt à envisager de les prendre, mais il a demandé si les points d'impôts correspondants allaient lui être transférés. En fin de compte, dans toute cette question de la réorganisation des ports et des aéroports, l'impératif budgétaire y est pour quelque chose. Vous n'avez pas voulu préciser le montant que vous vous êtes engagé à fournir à M. Martin, mais on ne fait peut–être pas cet exercice uniquement pour le plaisir de réduire le nombre d'employés à Transports Canada.

Donc, est–ce que vous pensez que les provinces sont intéressées par cette dévolution dans le contexte économique actuel?

[*Translation*]

Les gardiens de phare ont rendu toutes sortes de services aux Canadiens, des services très utiles. Mais encore là, je ne crois pas qu'on puisse examiner la question du retrait du personnel des phares à la lumière des services complémentaires que les gardiens de phares ont pu offrir, selon l'endroit où ils étaient postés, selon ce qu'ils faisaient, et s'ils apercevaient quelqu'un en difficulté, un avion en détresse, ou un feu de forêt qui éclatait quelque part. Tout cela était très utile, mais cela ne faisait pas partie de leur rôle.

Mme Terrana: Comprenez–moi bien. Mes commettants n'exigent pas absolument le maintien du phare, encore qu'il pourrait être utile au cas où il y aurait un problème. Ils comprennent aussi les raisons pour lesquelles vous retirez le personnel des phares. Leur préoccupation a trait à la sécurité, parce que si un accident se produit dans cette région, ils ne peuvent compter sur aucune installation de sécurité.

M. Young: Écoutez, nous faisons tout en notre pouvoir pour aider les gens à communiquer des informations à titre bénévole et pour répondre aux exigences en matière de recherche et de sécurité. D'après les derniers chiffres que j'ai vus pour la Colombie–Britannique, il y a près de 17 000 kilomètres de côtes et environ 35 phares. Même si l'on n'a que des notions rudimentaires de mathématiques, et c'est mon cas, on comprend aisément que surveiller 17 000 kilomètres avec 35 phares, c'est bien peu pour des opérations de recherche et sauvetage ou autres activités annexes.

Étant donné que les phares sont l'un de mes dadas, qu'on me permette aussi de faire remarquer que dans un certain nombre de pays, dont l'Australie, non seulement on retire le personnel des phares, mais on les ferme aussi. Plus personne en navigation maritime commerciale, à l'exception peut–être des remorqueurs, ne se sert des phares ailleurs dans le monde. On se sert d'autres aides à la navigation.

Mr. Guimond: Minister, we know that the exact term which applies to what I will explain is "devolution". I am talking about the transfer of responsibility to another jurisdiction. What is important in devolution, is to see if the tax points are transferred. Let me explain this to you. I know what you will do with it. Quebec has concerns, but my colleagues around this table from Ontario, New Brunswick and British Columbia have concerns as well.

We may have as a project or as an objective, at the end of this exercise, to transfer ports to a provincial jurisdiction, as you offered to the Government of Quebec the 10 regional airports and asked for a response by the 21st of October, I believe. The Government of Quebec responded that they might be willing to take them over, but they asked if the corresponding tax points would be transferred to them. In the final analysis, in this whole issue of organizing ports and airports, budgetary requirements do play a role. You did not want to say exactly how much money you promised to Mr. Martin, but we may not be going through this exercise solely for the pleasure of reducing the number of employees at Transport Canada.

So do you think that the provinces will be interested by this devolution process in the current economic context?

[*Texte*]

M. Young: J'espère que non.

M. Guimond: Pourtant. . .

• 1625

M. Young: Si le gouvernement du Canada ne peut pas exploiter ses installations, les provinces ne peuvent sans doute pas le faire non plus. La raison d'être de l'exercice que nous sommes en train d'entreprendre dans d'autres secteurs, même si on parle des aéroports, ce n'est certainement pas de les transférer aux provinces. La convention et, dans certains cas, la loi exigent qu'on offre les actifs du gouvernement du Canada aux provinces, aux municipalités et enfin au secteur privé. Donc on s'attendait, comme M. Léonard du Québec le savait très bien, à ce que le gouvernement du Québec, comme les autres gouvernements à travers le pays, incluant le gouvernement de la province que je représente ici, dise non. On s'attendait à cela et on le souhaitait.

À propos de transfert d'aéroports, je vais vous donner l'exemple du Nouveau-Brunswick. Si le gouvernement du Nouveau-Brunswick avait dit oui, nous allons prendre Moncton, Fredericton et Saint-Jean, il aurait été dans un «bordel». Comment faire la promotion de Fredericton plutôt que de Saint-Jean, ou de Saint-Jean plutôt que de Moncton? C'est là le problème. Le gouvernement du Canada ne l'a jamais fait, et les gouvernements des provinces ne le feraient pas non plus. On n'a jamais eu l'intention de faire la dévolution des aéroports du niveau fédéral au niveau provincial, ou même municipal.

Par exemple, à Terre-Neuve, le gouvernement a une loi qui ne permet pas aux municipalités d'accepter la responsabilité de gérer un aéroport. Ce qui nous a été dit un peu partout au pays, c'est que sur les 726 aéroports, il y en avait seulement 150 qui recevaient de l'aide d'une sorte ou d'une autre du gouvernement du Canada. Les autres 500 ou plus fonctionnaient déjà sans aucune aide du gouvernement du Canada.

Donc, au niveau de la région, les gens d'affaires, les usagers, les personnes qui s'intéressent directement à l'aviation sont celles qui vont gérer et trouver des organismes et des moyens de payer les frais de ces installations.

Maintenant, pour ce qui est des ports, on fera la même chose dans le cas où une province voudra accepter. On va lui dire: Tant mieux, c'est votre affaire; vous avez certainement le droit de décider que vous voulez gérer ces installations portuaires. Cependant, j'espère qu'à Vancouver, à Montréal ou à Québec, les gens d'affaires, les propriétaires de navires, les gens qui utilisent les installations, vont se regrouper et dire: C'est nous qui voulons gérer notre affaire, parce que, justement, nous voulons contrôler les frais.

Ce qu'on nous dit et nous répète sans cesse, c'est que lorsque les gouvernements fonctionnent. . . Je vais vous donner encore une fois l'exemple des aéroports, parce que c'est déjà fait. Un aéroport qui dessert 10 000 ou 12 000 voyageurs reçoit du gouvernement un million de dollars d'octrois par année pour les opérations. Un aéroport à 45 milles de là, qui dessert de 30 000 à 35 000 passagers, ne reçoit rien du gouvernement du Canada. L'aéroport qui reçoit le million de dollars a 14 employés et des équipements. Il déblaye la neige avec des équipements à la fine pointe. À l'autre aéroport qui ne reçoit rien, la municipalité déblaye la piste d'atterrissage et fournit les services d'urgence tel celui des pompiers.

[*Traduction*]

Mr. Young: I hope not.

Mr. Guimond: Yet. . .

Mr. Young: If the Government of Canada can't operate its facilities, the provinces certainly can't either. The rationale for the exercise that we are currently undertaking in other sectors, even though we're talking about airports, certainly isn't to transfer them to the provinces. It is common practice, and in some cases required by law, that we offer the Government of Canada's assets to the provinces, to municipalities and finally to the private sector. So we were expecting, as Mr. Léonard from Quebec was well aware, the Government of Quebec to say no, like the other governments throughout the country, including the government of the province that I represent here. That's what we expected, and that's what we hoped for.

As for transferring airports, I'll give you the example of New Brunswick. If the government of New Brunswick had said, "yes, we'll take Moncton, Fredericton and Saint John", it would have been in a fine mess. How could it promote Fredericton rather than Saint John, or Saint John rather than Moncton? That's where the problem lies. The Government of Canada never did that, and the provincial governments would never do it either. We never intended to devolve airports from the federal government to the provincial government, or even municipal government.

In Newfoundland, for instance, the government has a law that prohibits municipalities from accepting the responsibility of managing an airport. Almost everywhere in the country, we've been told that only 150 of the 726 airports received one form of assistance or another from the Government of Canada. The other 500 airports or more were already operating without any assistance from the Government of Canada.

So at the regional level, business people, users, and people with direct interest in aviation will be the ones managing and finding organizations and ways of paying for the costs of these facilities.

Now as for ports, we will do the same thing if a province agrees. We will say to the province, "So much the better, it's your business; you're certainly entitled to decide that you want to manage these port facilities." However, I hope that business people, ship owners and those who use the facilities in Vancouver, Montreal or Quebec City will join together and say, "We want to manage things for ourselves, because we want to keep the costs down."

People have told us over and over again that when government operates. . . Once again I'll mention the example of airports, because it's already been done. One airport that serves 10,000 or 12,000 travellers receives annual grants of $1 million for operations from the government. Another airport, 45 miles away, which serves 30,000 to 35,000 travellers, receives no assistance whatsoever from the Government of Canada. The airport that gets the $1 million has 14 employees and equipment. It clears snow away with the latest equipment. The other airport, which doesn't get anything, has the municipality clear the runway and provide emergency services such as fire fighters.

[*Text*]

On sait que les utilisateurs des services, ceux qui paient ou qui devraient payer, veulent contrôler les frais. Lorsque le contribuable canadien paie les frais, tout le monde s'en fout et les coûts n'ont pas d'importance. Mais lorsque les gens qui sont sur place, qui comprennent la situation, commencent à gérer leurs affaires, ça va beaucoup mieux.

Je vous donne l'exemple de l'aéroport de Calgary. Si vous êtes passés à Calgary, vous avez vu ce qui s'y passait. Si vous passiez à Vancouver... On sait qu'à Vancouver, à chaque fois qu'on en parle, on parle du fameux 15 ou 10 dollars. J'arrive de l'Australie ou de la Nouvelle–Zélande. Si on sort d'un pays, c'est 28 dollars. Si on sort d'un autre pays, c'est 25 dollars. Si on va à Orlando, si les gens vont faire un tour à Disney World, il y a des frais pour les passagers qui descendent à Orlando ou qui partent d'Orlando.

Ce sont des façons de faire les choses beaucoup plus efficaces. Il ne s'agit pas seulement de mettre en place un organisme où il y a une représentation locale. Il y a aussi le fait que ces gens–là font de la concurrence. Ils trouvent des moyens d'aller chercher des occasions économiques. Je reviens à l'exemple du Nouveau–Brunswick. Jamais la province du Nouveau–Brunswick n'aurait voulu prendre en main une situation où il aurait fallu décider entre les besoins de Fredericton, ceux de Moncton et ceux de Saint–Jean. Cela aurait été le «bordel».

[*Translation*]

We know that the users, the people who pay or should be paying for services, want to keep the costs down. When it's the Canadian taxpayer footing the bill, no one cares and costs aren't important. But when the local people who understand the situation start doing the management, things go much better.

Let me give you the example of the Calgary Airport. If you've been through Calgary, you've seen what was going on. If you've been through Vancouver... Every time people talk about the Vancouver Airport, they talk about the infamous $15 or $10 fee. Let's say I come in from Australia or New Zealand. If I leave one country, I have to pay $28. If I leave another country, I pay $25. If I go to Orlando, or if people want to tour Disney World, passengers flying into Orlando or departing from Orlando have to pay fees.

These are ways of doing things much more efficiently. It's not just a matter of setting up an agency with some local representatives. These people are also competing. They find ways of generating economic opportunities. Let me go back to the example of New Brunswick. The Province of New Brunswick would never have wanted to find itself in a position where it would have had to decide between the needs of Fredericton, Moncton and Saint John. That would have been a fine mess.

• 1630

Mr. Guimond: One last question.

Monsieur le ministre, le scénario que je vous décris va sûrement arriver dans nos audiences, à la grandeur du Canada. Qu'est–ce qu'on répond à un armateur qui nous dit: Si le gouvernement fédéral donne suite au projet de commercialiser les activités de la Garde côtière et de refiler, particulièrement dans le golfe du Saint–Laurent, dans les Maritimes, dans la Voie maritime et dans les Grands Lacs, une facture de 200 millions de dollars aux usagers, aux armateurs, on va choisir d'autres ports. Des armateurs me l'ont dit, et ils n'étaient pas nécessairement de mauvais séparatistes. Je vais vous enlever cela de la tête tout de suite.

M. Young: Non, non, non.

M. Guimond: Par contre, il y en a.

M. Young: Oh!

M. Guimond: Il y a des armateurs qui me l'ont dit carrément. Je ne sais même pas s'ils sont inscrits, mais ils veulent venir nous le dire, probablement parce qu'ils pensent que la Chambre de commerce maritime ne le dira pas pour eux. De toute façon, ils vont venir nous le dire. Qu'est–ce qu'on va leur dire? Ils vont venir nous dire: On va choisir d'autres ports, on va faire transiter les marchandises, on va arrêter à Halifax, on va embarquer les choses dans le train, on va envoyer cela à Toronto ou à Chicago ou on va passer par Baltimore ou New York. Qu'est–ce qu'on va répondre à ces armateurs qui vont venir nous dire cela?

M. Young: Si j'avais l'occasion de leur parler, je leur dirais tout simplement qu'à mon avis, les éloges qu'ils font aux fonctionnaires et aux dirigeants des installations actuelles sont quand même remarquables. En d'autres mots, ce qu'ils sont en

M. Guimond: Une dernière question.

Mr. Young, the scenario that I'm describing to you will certainly occur during our hearings throughout Canada. What are we to say to a ship owner who tells us, "If the federal government follows up on its plan to commercialize Coast Guard activities and to pass on a 200 million dollar bill to the users, the ship owners, particularly in the Saint Lawrence Gulf, the Maritimes, the Seaway and the Great Lakes, we will choose other ports." Some ship owners have told me that, and they weren't necessarily big bad separatists. I'll dispel you of that notion right away.

Mr. Young: No, of course not.

Mr. Guimond: Although on the other hand, some of them are.

Mr. Young: Oh!

Mr. Guimond: Some ship owners have told me that plainly. I don't even know whether they're registered, but they want to come and tell us that, probably because they think that the Chamber of Maritime Commerce won't do it for them. In any event, they're going to come and tell us that. What are we going to tell them? They're going to tell us, "We will choose other ports, we'll have the goods shipped, we'll stop in Halifax, we'll load the merchandise onto trains and send it to Toronto or Chicago, or we'll go through Baltimore or New York. What are we going to say to these ship owners when they come and tell us that?

Mr. Young: If I had an opportunity to speak with them, I would just tell them that in my view, their praise of officials and leaders of the current facilities are remarkable all the same. In other words, what they're saying is that they like what's

[*Texte*]

train de dire, c'est qu'ils aiment ce qui se passe à l'heure actuelle. Ils préfèrent le statu quo. Si c'est le cas, il va falloir les écouter. Si les gens veulent le statu quo, tant mieux! Mais je crois qu'en général, les armateurs et toutes les personnes impliquées dans le secteur maritime nous disent qu'ils ne sont pas heureux du statu quo, qu'ils sont inquiets et qu'ils sont en train de perdre, sans savoir nécessairement pourquoi.

Il y en a qui vont parler des coûts d'exploitation, des coûts élevés, de la concurrence et de tout le reste. Mais il me semble que les personnes directement concernées, par exemple des ports de Montréal, de Québec, de Sept–Îles ou de Baie–Comeau, seraient intéressées à ce que les coûts n'augmentent pas. Le gouvernement du Canada ne va pas leur refiler tous ces montants exorbitants. S'ils ont l'intention de faire une étude en vue de combiner des éléments de la Garde côtière avec Pêches et Océans, est–ce que vous pensez que c'est pour augmenter les coûts? C'est pour essayer justement d'éliminer le chevauchement, un mot que j'entends souvent dans la bouche de certaines personnes. C'est justement pour éviter qu'un navire de Pêches et Océans qui est sur les lieux refuse de faire une certaine tâche parce que c'est la responsabilité de la Garde côtière.

Nous pensons qu'il y a des manières beaucoup plus efficaces de le faire, mais l'objectif n'est pas d'augmenter les coûts. Il faudra écouter ces gens–là s'ils défendent le statu quo ou s'ils ont d'autres solutions de rechange à proposer. Pourquoi ne pas les écouter? Ce n'est pas parce que c'est une idée que nous allons insister pour la poursuivre à tout prix.

The Chairman: Just as a bit of information before we move on, at 5 p.m. the minister has to leave us, but the deputy minister, Mr. Mulder, the assistant deputy minister, Mr. Thomas, and the deputy commissioner of the Canadian Coast Guard, Mr. Turner, are prepared to stay behind after 5 p.m. to answer any more of our questions. They are available.

Mr. Young: It's very nice of you, Mr. Chairman, to indicate that the people who really know what's going on will be here later.

The Chairman: I thought I was nicer than that.

We'll also be discussing another couple of matters of the committee. So I ask you make the adjustments in your schedules.

Mr. Gouk.

Mr. Gouk: I have three short points. If time permits, in case it doesn't come around again, my colleague would like to make a single point. As is often admonished by the Speaker during that other type of question period, the questioner should attempt to keep the questions short, and the answerer should likewise comply.

Mr. Young: I thought you didn't like that when we started today.

Mr. Gouk: I like it when there are answers. I'd just like to get everything in.

First of all, about lighthouses, is part of the equipment the automation is based on the AWOS system, so weather is still coming in for the coastal areas?

[*Traduction*]

happening right now. The prefer the status quo. If that's the case, we'll have to listen to them. If people want the status quo, so much the better! But I believe that generally speaking, the ship owners and all those in the marine transportation sector are telling us that they're not happy with the status quo, that they are worried and that they're losing out, without necessarily knowing why.

Some of them will talk about operating costs, high costs, competition and all that. But it seems to me that it would be in the interest of those directly concerned, such as those from the ports of Montreal, Quebec City, Sept–Îles and Baie–Comeau, would wish that costs don't rise. The Government of Canada is not going to pass on all these exorbitant amounts to them. If the government intends to carry out a study in order to combine parts of the Coast Guard with Fisheries and Oceans, do you think that it's doing that to increase the costs? It's to try to avoid any overlap, a word I often hear from certain people's mouths. It's meant precisely to avoid that a Fisheries and Oceans vessel that's right at the site may refuse to carry out a certain task because it's the Coast Guard's responsibility.

We think that there are much more efficient ways of doing this, but the objective isn't to increase costs. We'll have to listen to these people if they defend the status quo or if they have other alternatives to suggest. Why not listen to them? Just because it's an idea, that doesn't mean we're going to insist on pursuing it at any cost.

Le président: Avant de continuer, pour votre gouverne, j'aimerais vous dire que le ministre doit nous quitter à 17 heures, mais M. Mulder, le sous–ministre, M. Thomas, le sous–ministre adjoint et M. Turner, le sous–commissaire de la Garde côtière canadienne, sont prêts à rester après 17 heures pour répondre à toute autre question. Ils peuvent rester.

M. Young: Monsieur le président, c'est très gentil de votre part de nous dire que les gens qui sont vraiment au courant de ce qui se passe seront ici plus tard.

Le président: Je pensais que j'étais plus gentil que ça.

Nous allons aussi traiter de quelques autres questions concernant le comité. Donc, je vous prie de modifier votre emploi du temps en conséquence.

Monsieur Gouk.

M. Gouk: J'ai trois petits points à soulever. Si nous avons suffisamment de temps, au cas où nous ne revenions pas là–dessus, mon collègue voudrait soulever un seul point. Comme le président de la Chambre nous le rappelle souvent durant l'autre période des questions, celui qui pose les questions devrait faire un effort pour être bref, et celui qui répond devrait faire de même.

M. Young: Quand nous avons commencé aujourd'hui, je croyais que vous n'aimiez pas cela.

M. Gouk: J'aime quand il y a des réponses. Je ne voudrais pas omettre quelque chose.

Tout d'abord, pour ce qui est des phares, est–ce que certains équipements automatisés sont du système AWOS, pour que nous puissions continuer à recevoir les conditions météorologiques pour les zones côtières?

[*Text*]

Mr. Young: All of the matters surrounding the AWOS situation are being reviewed. On the de–staffing of the lighthouses, if there is any increased dependency on AWOS, we will have to review that as we go through the staffing of the remaining lighthouses.

We are not going to do anything that is going to place any undue reliance on AWOS until we are totally satisfied that it is fully operational and dependable.

Mr. Gouk: A tremendous amount of the ice–breaking costs, particularly in the St. Lawrence, are attributed to keeping the Port of Montreal open during the winter. I recognize that necessary costs are incurred because of flood control. However, a certain amount of that is specifically to enable shipping to reach the ice–bound port of Montreal at a time when ports in Saint John and Halifax are ice free, and there is no recovery on this cost.

Would it be reasonable to look at cost recovery for that service so they will not be subsidized against a non–subsidy situation in Halifax and Saint John?

Mr. Young: I met with the port authority in Halifax and I responded to that question in this way, and I will do the same here.

Ice–breaking activities on the Atlantic coast go far beyond what is done in the St. Lawrence. The only way I would even entertain such a question is if it is made crystal clear that everybody who enjoys ice–breaking in Atlantic Canada will pay the price of it. Ice–breakers are into the Port of Charlottetown. They're into Chatham. They're into Dalhousie. They are all along the coast in Quebec and Newfoundland. They are all over the place. I never look at ice–breaking in Atlantic Canada or eastern Canada as being something that is done just on the St. Lawrence.

Unless we are going to attribute all of the cost for all of the ice–breaking, we are not going to attribute any of it. It's just part of the terrible price we pay to live in eastern Canada as opposed to Shangri–La on the west coast.

Mr. Gouk: I'll keep that in mind as I pursue that.

When we talk to the port system in Vancouver, for example, we have a chairman who was appointed to replace Patrick Reid, who was eminently qualified. Whether Mr. Longstaffe is as qualified or not or whether his qualifications are suitable for his being selected for that position, there is of course the linkage with the concept of patronage. Likewise, we have the same thing with Michel Fournier in the St. Lawrence system. And of course we have the ultimate one, who is the head of the entire Ports Corporation, Arnie Masters.

Are you currently looking into the concept of patronage and how to deal with the question of that being raised? I refer particularly to the case of Mr. Masters, who appears to be rather blatantly abusing that position, to the extent that, as I understand it, he even got some additional days of pay for December, days on which he didn't work—I don't know how they found days for which he wasn't already billing—to compensate him for the aggravation he underwent with the press covering his alleged abuse of his expenses.

[*Translation*]

• 1635

M. Young: Nous sommes en train d'examiner toutes les questions concernant le système automatique d'observation météorologique (AWOS). Si en raison de l'automatisation des phares on dépend davantage de l'AWOS, nous devrons réexaminer la situation dans le cadre du processus de dotation des autres phares.

Nous ne ferons rien qui risque de nous amener à trop dépendre de l'AWOS tant que nous ne serons pas absolument convaincus que le système est entièrement fonctionnel et fiable.

M. Gouk: Une énorme proportion des frais de déglaçage, particulièrement dans le Saint–Laurent, est attribuable au fait qu'on tient à garder ouvert le port de Montréal pendant l'hiver. J'admets que certains de ces frais sont nécessaires à la prévention des inondations. Toutefois, une certaine partie de cette activité vise spécifiquement à permettre aux navires de parvenir au port de Montréal quand il est encombré par les glaces, pendant que les ports de Saint–Jean et de Halifax sont exempts de glace, et l'on ne recouvre pas ces frais.

Serait–il raisonnable d'envisager de récupérer les coûts de ce service afin qu'il ne soit pas subventionné, étant donné que Halifax et Saint–Jean ne le sont pas?

M. Young: J'ai rencontré les responsables de l'administration du port de Halifax et je vais vous répondre de la même manière que je leur ai répondu.

Le service de déglaçage sur la côte Atlantique va bien au–delà de ce qui se fait dans le Saint–Laurent. Je pourrais envisager une telle possibilité seulement s'il était absolument clair que tous ceux qui bénéficient des services de déglaçage dans la région Atlantique en paieront le coût. Les brise–glace opèrent dans le port de Charlottetown, à Chatham, à Dalhousie, sur toute la côte du Québec et de Terre–Neuve. Ils sont partout. Je n'ai jamais considéré les services de déglaçage dans la région Atlantique ou dans l'Est du Canada comme se limitant uniquement au Saint–Laurent.

À moins d'imputer tous les coûts de tous les services de déglaçage, nous n'en imputerons aucun à personne. Cela fait simplement partie du prix énorme que nous payons pour vivre sur la côte est, plutôt qu'au paradis terrestre qu'est la côte ouest.

M. Gouk: Je ne manquerai pas de m'en souvenir.

Au port de Vancouver, par exemple, un président a été nommé pour remplacer Patrick Reid, qui était hautement qualifié. Que M. Longstaffe soit ou non aussi compétent ou que ses compétences conviennent ou non à ce poste, on pense évidemment à la possibilité qu'il y ait du favoritisme. C'est la même chose dans le cas de Michel Fournier en ce qui concerne le Saint–Laurent. Et il y a évidemment le cas le plus important, celui du directeur de toutes les sociétés des ports, Arnie Masters.

Êtes–vous en train d'examiner cette question du favoritisme et de décider de la façon de faire face à cette question si elle est soulevée? Je pense en particulier au cas de M. Masters, qui semble abuser d'une manière plutôt flagrante de son poste, car si je comprends bien, il s'est même fait payer pour quelques jours de travail de plus en décembre, des jours où il n'a pas travaillé—j'ignore comment on a pu trouver des jours pour lesquels il ne facturait pas déjà—afin de l'indemniser pour tout ce qu'il a enduré quand les journaux parlaient de ses présumés dépenses abusives.

[*Texte*]

Mr. Young: Let me first deal with the last point you've raised as far as the chairman of Canada Ports Corporation is concerned. That matter was brought to light. There is a board of directors there. Boards know their fiduciary responsibilities. We have indicated that the matter had to be dealt with internally in terms of how many days people work and how they're accounted for and so forth.

We've been through this on a couple of issues, and my position is always the same. If the committee wants to discuss with the chairman his working conditions, how many days he works, then you should invite him to come before you and ask him those questions.

One of the reasons why we are looking at reforming the Canada Ports Corporation operations, the port authorities, the port commissions, the harbour commissions, and so forth is we think we have to have a lot more accountability and there should be a lot more autonomy.

You talk about the appointments, and I make a lot of appointments. I hope they are reasonably competent people who can cope with very complex situations. I think that generally speaking we have tried to meet standards in the sense that if you looked at the business experience, if you looked at the professional experience, if you looked at the academic experience of these people, they would pass muster.

If the problem is that they're Liberals, that is something I have great difficulty with, because no matter how hard I am pushed—and it's just my nature, I suppose—I just won't practise discrimination. I refuse to look at a situation where I would feel awkward about appointing Liberals to positions. First of all, I know a lot of them. I know they're usually pretty good people.

• 1640

It's tough for me, because if somebody came to me and said you should appoint a Reformer to a position, I'd have to be honest and say I don't know many of them. They haven't been around a very long time. Then if somebody tells me to appoint a Conservative, after reading *On the Take*, I think they were all appointed. If you ask the NDP about an appointment, it's tough, because Romanow and Harcourt and Rae have to meet their responsibilities. They would know them a lot better than I do.

I'm not making fun of this. I'll tell you, I don't feel any reticence about defending any of my appointments if you want to deal with them specifically in terms of their competence. As a matter of fact, without being too difficult about it, I think generally at the Port of Vancouver, for example, one of the things we need to be aware of is that surely, regardless of what we think about Order in Council appointments, they're not forever.

When you mention the predecessor to Mr. Longstaffe, he had been appointed for five years. Surely it's not automatic that because you're appointed you get reappointed. As a matter of fact, I would hope it's not the case. So it wasn't a question of anybody being fired, it's just that the particular appointment had ended.

[*Traduction*]

M. Young: Je vais d'abord parler du dernier point que vous avez soulevé et qui porte sur le président de la Société canadienne des ports. Cette question a été mise en lumière. Il y a un conseil d'administration. Les membres du conseil d'administration connaissent leurs responsabilités fiduciaires. Nous leur avons fait savoir qu'ils devaient eux-mêmes régler la question du nombre de jours pendant lesquels ils travaillent, de la façon de les comptabiliser et d'autres questions connexes.

Nous avons déjà discuté de ce cas à plusieurs égards et ma position reste toujours la même. Si vous voulez discuter avec le président de ses conditions de travail, du nombre de jours pendant lesquels il travaille, vous devriez l'inviter au comité et lui poser ces questions.

L'une des raisons pour lesquelles nous envisageons de modifier la façon dont fonctionnent la Société canadienne des ports les administrations des ports, les commissions des ports, les commissions des havres et d'autres organismes, est que nous estimons qu'il faut beaucoup plus de responsabilités financières et beaucoup plus d'autonomie.

Vous parlez des nominations et je fais moi-même de nombreuses nominations. J'espère qu'il s'agit de personnes raisonnablement compétentes qui peuvent faire face à des situations très complexes. Je pense que nous avons généralement essayé de respecter certaines normes et si vous tenez compte de l'expérience de ces personnes dans le domaine commercial, professionnel ou universitaire, je pense qu'elles sont acceptables.

Si le problème vient du fait que ce sont des Libéraux, j'ai beaucoup de difficulté à accepter cela, parce qu'en dépit des plus grandes pressions—et c'est probablement dû uniquement à ma nature—je n'accepte pas de faire de discrimination. Je refuse d'envisager une situation où je me sentirais embarrassé de nommer des Libéraux à certains postes. Premièrement, j'en connais une foule. Je sais que ce sont habituellement d'assez bonnes personnes.

C'est difficile pour moi, car si quelqu'un venait me dire que je devrais nommer un Réformiste à un poste, je devrais avouer honnêtement que je n'en connais pas beaucoup. Ils n'existent pas depuis très longtemps. Ou encore, si quelque me dit de nommer un Conservateur, après avoir lu *On the Take*, je pense qu'ils ont déjà tous été nommés. Si vous demandez des candidats au NPD, c'est difficile, parce que c'est à M. Romanow, Harcourt et Rae d'assumer de telles responsabilités; ils les connaissent beaucoup mieux que moi.

Je ne me moque pas. Je vous le dis, je n'éprouve pas d'hésitation à défendre l'une ou l'autre de mes nominations, si vous voulez les juger spécifiquement sur le plan de la compétence. En réalité, sans vouloir être trop pointilleux à ce sujet, je pense que dans le cas du port de Vancouver, par exemple, il ne faut pas oublier, quoi qu'on pense des nominations par décret du conseil, qu'elles ne sont pas pour toujours.

Vous parlez du prédécesseur de M. Longstaffe; or, il avait été nommé pour cinq ans. Lorsque quelqu'un a été nommé, il n'est certainement pas nommé à nouveau automatiquement. J'espère vraiment que ce n'est pas le cas. Il n'était donc pas du tout question de licencier quelqu'un, le mandat du titulaire du poste était simplement terminé.

[*Text*]

The Chairman: For your information, as you may be aware, tomorrow, if you haven't looked at your agenda, Arnie Masters is before us, so you'll be able to ask the question if you want. The appointment process, of course, dictates that the names of the individuals who are appointed are gazetted and then there is an opportunity to bring those individuals before us, if you'd like to test their credibility.

Mr. Hoeppner (Lisgar—Marquette): I appreciated the speech you made on rail transportation in Winnipeg in October. I read about it. But that's not what I'm going to address.

The Churchill port depends on grain shipments. Can you kick butt in the grain companies to get grain there on time so ships won't wait? Last year they shipped all the grain during the softest part of that track. Ships sat for two and three weeks, waiting for grain. It was unbelievable. I would appreciate it if you would kick butt with pools and UGG and get the guys to move it when it's winter and the track is frozen.

Mr. Young: You know how embarrassed I am that anybody would think I would be able to kick anybody's butt. It's just not my style.

Mr. Hoeppner: Well, they need it.

Mr. Young: What I'll do is I suppose I could plead with them. I could beg.

I met with the pools yesterday. I raised the specific question of Churchill, not only in terms of whether they are getting things there on time. . .but I asked them the specific question, which you should do when you're on your tour, of whether they are ever going to use it.

Mr. Hoeppner: Well, it's politics. The grain companies know where their terminals are, and the terminal at Churchill is government owned.

Mr. Young: But as you know, Mr. Chairman, there's been a task force report on Churchill you'll want to be looking at, and I'm sure you'll have lots of input on it. So I hope the hon. member will pursue his line of questioning with the people who may be able to give him a direct answer.

As for my becoming difficult with people, I'll try, but I find it very hard.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): I want to congratulate you, Minister, for unravelling that open skies tangle in a short time. As you know, that was before this committee in the last session and had been alive for about six years. It never seemed to come to any type of settlement. I think you did a marvellous job in getting the parties together and getting the thing going. As you say, if we could sign an agreement when that baseball negotiator comes to Ottawa, it would be marvellous.

[*Translation*]

Le président: Pour votre gouverne, au cas où vous n'auriez pas consulté votre calendrier de réunions, je vous signale que demain Arnie Masters comparaît devant le comité et vous pourrez donc lui poser la question si vous voulez. Dans le cadre du processus de nomination, les noms des titulaires choisis pour ces postes sont évidemment publiés dans la *Gazette* et ensuite nous avons la possibilité de convoquer ces personnes au comité, si nous voulons vérifier leur crédibilité.

M. Hoeppner (Lisgar—Marquette): J'ai apprécié le discours que vous avez prononcé à Winnipeg en octobre au sujet du transport ferroviaire. J'ai lu des articles à ce sujet. Ce n'est toutefois pas de cela que je vais parler.

Le port de Churchill dépend des expéditions de grain. Pouvez–vous exercer des pressions auprès des sociétés céréalières afin qu'elles y acheminent les céréales à temps pour que les navires n'aient pas à attendre? L'an dernier, elles ont expédié toutes les céréales pendant la période où la voie était la plus instable. Les navires ont dû attendre les céréales pendant deux à trois semaines. C'est incroyable. Je vous saurais gré de bien vouloir exercer des pressions auprès des syndicats et de l'Union des producteurs de grain, afin d'obtenir que ces gens l'expédient en hiver, pendant que la voie est gelée.

M. Young: Vous savez à quoi point je suis embarrassé lorsque quelqu'un s'imagine que je pourrais exercer des pressions. Ce n'est pas mon style.

M. Hoeppner: Eh bien, c'est nécessaire.

M. Young: Je suppose que je pourrais essayer de les convaincre. Je pourrais même les supplier.

J'ai rencontré les représentants des syndicats hier. J'ai justement soulevé la question de Churchill, mais pas seulement au sujet de l'arrivée des chargements à temps. . . je leur ai cependant posé cette même question et, lors de votre visite là–bas, vous devriez aussi leur demander s'ils vont un jour s'en servir.

M. Hoeppner: Eh bien, c'est de la politique. Les propriétaires des sociétés céréalières savent où se trouvent leurs silos et celui de Churchill appartient au gouvernement.

M. Young: Mais comme vous le savez, monsieur le président, il y a un rapport d'un groupe de travail sur Churchill que vous aurez à examiner et sur lequel vous aurez certainement beaucoup à dire. J'espère donc que le député continuera de poser ses questions aux personnes qui sont probablement les mieux placées pour lui donner une réponse directe.

Pour ce qui est de l'idée que je me montre exigeant avec ces gens–là, je vais essayer, mais c'est très dur pour moi.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Je tiens à vous féliciter, monsieur le ministre, pour avoir démêlé en peu de temps cet écheveau des cieux ouverts. Comme vous le savez, le comité a été saisi de cette question au cours de la dernière session et on en discutait même depuis à peu près six ans. Il semblait qu'on ne parvenait jamais à la résoudre. Vous avez très bien réussi à amener les diverses parties à se réunir et à faire des progrès. Comme vous le dites, si vous pouviez signer un accord lorsque le négociateur en matière de base–ball viendra à Ottawa, ce serait merveilleux.

[*Texte*]

I also think the committee is operating in a bit of a dilemma, inasmuch as now it's incumbent on us to visit Australia and New Zealand and Singapore in order to see those facilities. We would certainly rely on your good graces to make those arrangements on behalf of the committee. Would you make a note of that?

• 1645

I'm sure you're aware that yesterday a proposal to restructure some of the fundamental areas in the transport department in the U.S. went to Congress from the Secretary of Transport in the United States. I guess they had ten operating modes that they're going to reduce to three.

There's a recommendation in there that the St. Lawrence Development Corporation be removed from the Department of Transport to become a free-standing, self-sufficient and almost—I hate to use the word—commercialized venture, but without having to go through the transport department. They would report directly to cabinet, in much the same manner as we have here. I think this is perhaps a result of our communications in the last little while.

As you know, our report suggested a binational panel of some type, which always brings up the question of sovereignty when you talk about the Great Lakes-St. Lawrence system. If we believe this is the proper way that we should at least explore, and given the report that went to their cabinet yesterday, would you be in a position to talk to Secretary Peña in order to set up the process in order to examine possibilities with respect to a binational panel that may or may not operate the Great Lakes-St. Lawrence system? That's the first question; I actually have three.

The second one is would you be kind enough to. . .? I'm advised the Government of Canada is on the hook for $30 billion as a guarantor in Air Atlantic. I'm not sure that's correct information, but if it is, we should get that to the committee to find out what's going on. They're obviously going to be selling off some Dash 8s and that affects de Havilland very much in the employment situation in Ontario.

The third question would be. . . Although you don't come right out and say it, when we start to look at the cost of the coast guard in this marine study, with a user-pay philosophy there are going to be commercial ports that will have to look at the cost of what the coast guard provides.

To carry that logical thinking to its conclusion, there also has to be a user-pay principle with respect to the pleasure boaters who use a lot of the services the coast guard supplies. With respect to what kind of cost recovery we can seek from pleasure boaters, I'm sure we will be making recommendations. In effect, when you take in the hunters and the cost of the pleasure boaters, this will allow the government to make every sportsman in Canada mad at it in the same year.

Are you looking for a total cost recovery from everyone who uses the services of the coast guard system?

[*Traduction*]

Je pense également que le comité se trouve devant un dilemme, étant donné que nous devons nous rendre en Australie, en Nouvelle-Zélande et à Singapour pour voir les installations de ces pays. Nous sommes certainement prêts à nous en remettre à vous pour prendre les dispositions nécessaires au nom du comité. Voulez-vous en prendre note?

Vous savez sûrement qu'hier, le Secrétaire des transport aux États-Unis a déposé au Congrès un projet visant à restructurer certains secteurs fondamentaux de son département. Je pense qu'il s'agit de ramener le nombre de modes de fonctionnement de 10 à 3.

Dans le projet en question, on recommande que la Saint-Lawrence Development Corporation soit détachée du Département des transport pour devenir un organisme autonome, autosuffisant et—si vous me passez le terme—quasi-commercial, n'ayant plus de compte à rendre au département. Cet organisme serait directement responsable devant le cabinet, essentiellement comme au Canada. Je pense que ces mesures découlent des échanges que nous avons eus avec les Américains ces derniers temps.

Comme vous le savez, dans notre rapport, nous avons proposé la mise sur pied d'une sorte d'instance binationale, ce qui soulève toujours la question de la souveraineté quand on parle des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Si nous estimons qu'il faut au moins étudier cette possibilité, et compte tenu du rapport déposé hier devant le gouvernement américain, seriez-vous en mesure de communiquer avec le secrétaire Pemma pour étudier la possibilité de créer un groupe bilatéral qui pourrait exploiter le bassin des Grands Lacs et du Saint-Laurent? C'est la première question; j'en ai trois.

Deuxièmement, auriez-vous l'amabilité de. . .? J'ai appris que le gouvernement fédéral est mal pris parce qu'il s'est porté garant d'Air Atlantique à concurrence de 30 milliards de dollars. Je ne sais pas si cette information est exacte, mais si tel est le cas, il faudrait en informer le comité pour qu'il examine la question. De toute évidence, la compagnie va liquider quelques Dash 8, ce qui entraînera des difficultés très graves en matière de chômage chez de Havilland en Ontario.

Troisième question. Même si vous ne le dites pas clairement, quand nous examinons le coût de la garde côtière dans cette étude sur la marine, nous estimons que le système de financement par l'usager va amener certains ports commerciaux à s'interroger sur les coûts des services de la garde côtière.

Pour amener ce raisonnement à sa conclusion logique, il faudrait aussi étendre le principe du financement par l'usager aux plaisanciers qui utilisent beaucoup les services de la garde côtière. Je suis certain que nous allons faire des recommandations en vue de la récupération de ce genre de coût. En effet, en ciblant ainsi les chasseurs et les plaisanciers, le gouvernement va se mettre à dos tous les sportifs du Canada au cours de la même année.

Envisagez-vous de récupérer tous les coûts auprès de tous ceux qui utilisent les services de la garde côtière?

[*Text*]

Mr. Young: First of all, with respect to your comments about New Zealand, Australia and Singapore, because I'm very careful about these things, I thought it would be more useful if the minister went and had a good, thorough view of what goes on there. When you want to know about it, you can ask me. You won't have to bother going.

But it is informative. I learned a great deal while I was there. It's an experience that I think has some lessons for us. Not everybody would be happy with what they found, because in my view, the two significant things on the port side in New Zealand are that they've applied very strict commercial and business principles to the operation of their ports, and they've cleaned up the labour problem. It's as simple as that. They can come and tell you or you can go and take a look, depending on what the budget of the House will allow.

With respect to the binational panel on the seaway, I would be open to direction from the committee. I know Mr. Comuzzi from the subcommittee. I think there's been some great preliminary work done. This is going to take some time. I don't want to get involved in the international aspects of it, but what the American Congress approves and what it doesn't approve. . .and I think the jury will be out for some time on what Secretary Penna will achieve and what he will not achieve. We all have our Senates.

[*Translation*]

M. Young: Tout d'abord, en ce qui concerne vos observations relatives à la Nouvelle–Zélande, l'Australie et Singapour, je fais très attention à ce genre de chose et j'ai pensé qu'il serait préférable que le ministre aille examiner de façon attentive et approfondie ce qui se passe dans ces pays. Quand vous voudrez être mis au courant, venez me voir. Vous n'aurez pas besoin d'y aller.

C'est instructif. J'ai appris beaucoup de choses là–bas. Je pense que c'est une expérience dont nous pouvons tirer des leçons. Ce qui s'y passe ne ferait pas nécessairement l'unanimité, car à mon avis, la Nouvelle–Zélande a réalisé deux choses importantes: elle a appliqué des principes commerciaux très stricts en matière d'exploitation portuaire, et elle a assaini les relations de travail. C'est aussi simple que cela. Vous pouvez inviter les néo–Zélandais à venir vous en parler ou allez voir vous–même, selon les moyens que la Chambre met à votre disposition.

Pour ce qui est du groupe bilatéral pour la voie maritime, je suis ouvert aux recommandations du comité. Je connais M. Comuzzi, qui est membre du sous–comité. Un excellent travail préliminaire a déjà été fait. Cela va prendre du temps. Je ne veux pas m'engager dans les aspects internationaux de la question, mais ce que le Congrès américain approuve et désapprouve. . . et je pense qu'il faudra attendre un certain temps avant de savoir ce que va réaliser le secrétaire Penna. Ici comme aux États–Unis, le Sénat a son mot à dire.

• 1650

Mr. Comuzzi: Theirs is more functional.

Mr. Young: Anyway, the point is that we have to wait until you've done your assessment. Let's see what people think about the St. Lawrence Seaway and what we should be doing with it, and what kind of future we believe it has, so that when we sit down to talk about anything that's binational or bilateral, we will know where we want to go.

The Americans have jerked us around for some time on the seaway with the story that they don't have any tolls, but they have VAT taxes and they move this and that and everything else around.

When you go into negotiations with the Americans, you want to make sure that you're well prepared. I would want to have the assistance and the help of this committee as a result of its deliberations with respect to the St. Lawrence Seaway before I did anything too concrete.

That's not to say that if Secretary Penna and I have an opportunity, as we did in Washington already, to discuss this with the commissioner of the American Coast Guard and so forth, we wouldn't be suggesting that we're prepared to look at some new arrangements. We'll have to do that.

The Air Atlantic situation is very difficult. The restructuring of Air Atlantic required major creditors to enter into an approved arrangement. It was before the courts. I don't want to comment on the position of the Government of Canada, other than to say that we entered into agreements to respect a certain arrangement.

What I have told Air Atlantic is that they have until, I believe, December 1 of this year, because at this time they do not meet Canadian ownership requirements according to the analysis done by the NTA.

M. Comuzzi: Le Sénat américain est plus efficace.

M. Young: Quoi qu'il en soit, nous devons attendre que vous terminiez votre évaluation. Voyons ce que les gens pensent de la Voie maritime du Saint–Laurent et de ce que nous devons en faire, et de l'avenir que nous lui réservons; ainsi, quand nous étudierons n'importe quelle initiative nationale ou bilatérale, nous saurons à quoi nous en tenir.

Pendant un certain temps, les Américains nous ont bousculés au sujet de la voie maritime en disant qu'ils n'avaient pas de péage, mais ils ont des taxes sur la valeur ajoutée et ils changent constamment les choses.

Avant d'engager des négociations avec les États–Unis, il faut être sûr qu'on est bien préparé. Je veux obtenir l'aide de ce comité à la suite de ses délibérations relatives à la Voie maritime du Saint–Laurent avant de prendre des mesures trop concrètes.

Cela n'empêche pas que si, comme nous l'avons déjà fait à Washington, le secrétaire Penna et moi–même pouvons en discuter avec le commissaire de la garde côtière américaine et ainsi de suite, nous leur disions que nous sommes prêts à envisager de nouveaux arrangements. Il faudra que nous le fassions.

La situation d'Air Atlantique est très difficile. Sa restructuration nécessitait la conclusion d'une entente entre ses principaux créanciers. L'affaire était devant les tribunaux. Je ne peux pas parler de la position du gouvernement fédéral, sauf pour dire que nous avons conclu des ententes relatives à un certain arrangement.

J'ai donné à Air Atlantique jusqu'au 1er décembre de cette année, je crois, car actuellement, d'après l'analyse effectuée par l'ONT, cette société ne respecte pas les exigences canadiennes relatives à la propriété.

[*Texte*]

If they do not meet those requirements within the period for which I have provided a ministerial exemption, then that's the end of it. There will be no extension of that period. They are obliged to report to me every 60 days on the progress they are making in achieving the Canadian ownership requirements we insist upon, and if they are remiss in any of the payments owing to the Government of Canada, the agreement will be terminated immediately. They've got until that time to restructure their ownership to comply with Canadian regulations.

On the last point you raised, Mr. Comuzzi, I think the cost–recovery initiatives that might result from the integration of the coast guard with Fisheries and Oceans not only are something the committee will have to look at, but also, if we move in any direction, we have to take into account what the provinces will want to say, because I honestly believe that we are moving more and more... If you look at the lakes and the rivers and the areas where a lot of pleasure boaters are using facilities, a lot of it really has little or no federal involvement.

I want to be extremely careful about not getting into an area where there might be some jurisdictional problems. Where you use navigation aids, if there is a means of attributing cost, it's something we'll have to look at, but I wouldn't want to suggest to this committee that at this point we would be prepared to look at pleasure boaters in the broad context and say that they are now going to be tapped for a certain fee based on the navigation system as we presently operate it.

What may evolve, what may develop, what kind of new structures might be put in place I can't say.

Let me again draw a parallel with what's happening with the air navigation system, because obviously the new concept of the air navigation system is causing some concerns for recreational flyers and so forth, where they're worrying about what the impact may be on them as this new organization gets into its cost–recovery mode.

I don't think we should be avoiding looking at any and all issues, particularly if people insist on navigational aids that are used only or will be used only by a particular segment of the marine community.

Mr. Jordan (Leeds—Grenville): Mr. Minister, I want to say how much I, as one committee member, appreciate the interest and the enthusiasm that you have for trying to make sense of Canada's transportation policies.

We started with the airport studies, and at that time I sensed an enthusiasm on the part of the public for change. People seemed to be waiting in the wings to take over aspects of airport operation, and I think we've seen that. Obviously we've seen it in the Pearson thing, and we saw it here with the Macdonald–Cartier thing.

[*Traduction*]

Si elle ne se conforme pas à ces exigences avant l'expiration de la période pour laquelle j'ai accordé une exemption ministérielle, tant pis pour elle. Le délai ne sera pas prolongé. Air Atlantique est tenue de me soumettre, tous les 60 jours, un rapport sur les progrès accomplis pour respecter les exigences canadiennes en matière de propriété, sur lesquelles nous insistons; et si elle ne rembourse pas une partie quelconque de l'argent qu'elle doit au gouvernement du Canada, l'entente sera abrogée immédiatement. La société dispose donc de ce délai pour se restructurer afin de se conformer à la réglementation canadienne.

Quant à la dernière question que vous avez soulevée, monsieur Comuzzi, je pense que les initiatives de récupération des coûts qui pourraient découler de l'intégration de la garde côtière au ministère des Pêches et Océans vont être étudiées par le comité; de plus, quelle que soit l'orientation choisie, nous devons tenir compte de ce que les provinces voudront dire, car je crois honnêtement que nous nous acheminons de plus en plus... Si nous prenons le cas des lacs et des rivières et des secteurs dont les installations sont très utilisées par les plaisanciers, nous constatons que, dans bien des cas, l'intervention du gouvernement fédéral est vraiment minime ou nulle.

Je tiens beaucoup à éviter de m'engager dans un domaine où il risque d'y avoir des conflits de compétence. En ce qui concerne les aides à la navigation, s'il y a un moyen d'établir les coûts, nous allons l'examiner, mais je ne voudrais pas donner l'impression aux membres du comité qu'en ce moment–ci, nous serions prêts à étudier globalement la situation des plaisanciers en vue de leur imposer certains frais d'utilisation du système de navigation tel que nous l'exploitons actuellement.

Je ne puis dire comment les choses vont évoluer, se développer, et quel genre de nouvelle structure nous pourrions mettre en place.

Une fois de plus, permettez–moi d'établir un parallèle avec le système de navigation aérienne, car à l'évidence, la nouvelle conception de ce système suscite des préoccupations, notamment chez les adeptes du vol récréatif, qui se demandent quelles seront les répercussions de la récupération des coûts qu'imposera la nouvelle organisation.

Je ne pense pas qu'il faille éviter quelque question que ce soit, surtout si les gens insistent sur des aides à la navigation qui ne sont ou ne seront utilisées que par un élément particulier du secteur maritime.

M. Jordan (Leeds—Grenville): Monsieur le ministre, en tant que membre du comité, je tiens à vous dire à quel point j'apprécie l'intérêt et l'enthousiasme dont vous faites preuve en essayant de rationaliser les politiques canadiennes en matière de transport.

Nous avons commencé en étudiant les aéroports, et à ce moment–là, j'ai senti que la population attendait des changements avec enthousiasme. Certains n'attendaient que l'occasion de prendre en charge des secteurs de l'exploitation aéroportuaire, et je pense que nous l'avons vu. À l'évidence, nous l'avons vu dans le cas de l'Aéroport Pearson, et nous le voyons ici dans le cas de l'Aéroport Macdonald–Cartier.

[*Text*]

Do you think there's that same interest in bringing about change to the marine industry and marine transportation in Canada as there was for airports? You mentioned very early on that there's more of a tradition with marine. Perhaps there won't be as much enthusiasm for change as there was for airports, which are thought to be relatively quite different. That's one point. We may find there is. I just haven't seen it in the materials I've been trying to keep abreast of.

When we set out on our course to deal with airports, we were given some kind of a classification, or whatever you want to call it, about various airports that had to be looked at a little bit differently. There are certain airports that apparently anybody could take over and make money. There are other airports where if you put it strictly on a dollars and cents basis, you won't find anybody waiting around to take over.

I don't know how you're going to do that, but I suspect that in dealing with the marine services similar things occur and maybe to a greater extent. For the one that's almost to the point of paying, you'll have no trouble finding somebody, I'm sure. However, is he then going to be obliged to look also at those that are losers, or are you going to say we can't afford the losers, and just cut them off? In other words, what I'm suggesting is there's a certain degree of nation–building involved with transportation, and there always has been in Canada. I think that has to be taken into consideration as we embark on our little study.

My third question is very basic. How far has this study gone to suggest that Fisheries and Oceans should be taking over the duties of the coast guard? Is that advanced? I haven't seen that, other than what I have read in the newspaper. I found rather alarming the way they were presenting it, that the study was quite advanced. Is it?

Mr. Young: Let me review the various questions you brought up, Mr. Jordan.

On the enthusiasm, I think you're right. There may be less enthusiasm because fewer Canadians are involved on a day–to–day basis in going through ports, even pleasure boaters, many of them on both coasts and some of them on our lake and river systems. It doesn't have the same intensity as people going out to the airport. They don't see them in the same way as being essential to their transportation needs. They're just there. I think it's a very sort of abstract notion for many Canadians of what the port and the marine navigation system is all about. So I don't think you'll get the same enthusiasm.

I think that at the top ports you'll get a lot of enthusiasm for autonomy.

I think that when you look at the list we've put out of local port corporations, divisional ports, harbour commissions, harbours, and ports, and see that there are 350 or so, you'll understand how complex the issue is going to be. If you go beyond that and look at the fishing ports where there are over 2,000. . .

One of the sad commentaries in this country is that all over Canada where there are fishing communities, children get up at 6 a.m. or 7 a.m. in the middle of February in minus 30 degree temperatures, get on a school bus and drive for half an hour, 45

[*Translation*]

• 1655

Pensez–vous que la population témoigne du même intérêt en faveur du changement dans l'industrie et les transports maritimes au Canada que pour les aéroports? Vous avez dit au tout début de votre intervention que nous avons une plus longue tradition dans le domaine maritime. Peut–être n'y aura–t–il pas autant d'enthousiasme en faveur du changement dans ce domaine que pour les aéroports, dont la situation semble assez différente. Ce sera peut–être le cas mais, dans la documentation que j'ai lue jusqu'ici, rien ne semble l'indiquer.

Quand nous avons commencé à étudier la question des aéroports, on nous a présenté une sorte de classification des aéroports qu'il fallait examiner de façon un peu différente. Apparemment, il y en a que n'importe qui pourrait prendre en charge et qui rapporteraient alors de l'argent. Il y en a d'autres qui, du point de vue strictement commercial, n'intéresseraient personne.

J'ignore comment vous allez procéder, mais je présume qu'en ce qui concerne les services maritimes, la situation est semblable et peut–être même à un degré plus élevé. Je suis sûr que les ports qui sont pratiquement rentables trouveront facilement preneur. Cependant, ce preneur sera–t–il obligé de prendre également en charge certains ports déficitaires, ou bien allez–vous décider carrément de les fermer? Autrement dit, le développement national a toujours été un facteur assez important en matière de transport au Canada. Je pense qu'il faut en tenir compte dans le cadre de notre petite étude.

Ma troisième question est très fondamentale. Jusqu'à quel point cette étude a–t–elle proposé que le ministère des Pêches et Océans prenne en charge les activités de la Garde côtière? Est–elle allée loin? Je n'ai rien vu là–dessus, sauf ce que j'ai lu dans les journaux. J'estime qu'on a présenté cela de façon assez inquiétante, en disant que l'étude était assez avancée. Qu'en est–il?

M. Young: Monsieur Jordan, permettez–moi de revenir sur les différentes questions que vous avez posées.

En ce qui concerne l'enthousiasme, je pense que vous avez raison. Il pourrait y en avoir moins parce que les Canadiens qui empruntent quotidiennement les ports sont moins nombreux, même les plaisanciers, que ce soit sur les deux côtes ou, dans une certaine mesure, sur nos lacs et nos rivières. Les usagers des ports ne sont pas aussi nombreux que ceux des aéroports. Les ports ne leur paraissent pas aussi essentiels à leurs besoins en matière de transport. Ils existent tout simplement. Je pense que les ports et la navigation maritime sont des notions très abstraites pour bien des Canadiens. À mon avis, la question ne suscitera pas le même enthousiasme.

Je pense qu'il y aura beaucoup d'intérêt quant à l'autonomie des grands ports.

Si vous regardez la liste que nous avons publiée, vous constaterez qu'il y a environ 350 sociétés portuaires locales, ports divisionnaires, commissions portuaires, havres et ports, et vous comprendrez à quel point la question sera complexe. Si vous passez ensuite aux ports de pêche, dont le nombre dépasse 2 000. . .

Au Canada, une des tristes réalités réside dans le fait que, dans toutes les régions du pays où il y a des villages de pêcheurs, les enfants se lèvent à 6 ou 7 heures du matin en plein mois de février à une température de moins 30 degrés

[*Texte*]

minutes, or an hour to go to school; but their dads who fish in May, June, July, August, and September won't get in a half-tonne truck and drive five miles to the nearest port. They want the fishing port to be within spitting distance of their front porch. It's a very sad commentary on how we've developed as a country, because you have this huge network of fisheries ports. So when we do this integration, so called, there's going to be a lot of concerns raised about how many fishing ports you can maintain and how many commercial ports you can maintain.

You asked about the separation. The classification had been done because the national airport policy was announced in July. We're looking at ports based on traffic, volume, and importance to commodity. There are a lot of ports that only exist because you ship a specific product out of that port, and there's no other way to move it. So I think you'll find there'll be a number of criteria particularly for what I would call ports of regional and local importance. There may be some that people will be surprised to find on any list, but if you don't have a port there, you just don't have perhaps a mine operating.

With respect to the integration proposal, it is advanced. The Minister of Fisheries and the Minister of Transport have been working for months at the deputy minister and officials level at identifying whether or not it made any sense, what the components would be, what the savings would be, what the efficiencies would be, what kind of service levels we'd be able to maintain, and so forth, because it's a matter of government operations and it's not something within the purview of either the Minister of Transport or the Minister of Fisheries and Oceans. We had to take it to a point where we had enough information that we could then ask the Prime Minister, because he's the one who has to decide when you're changing a structure within government organization, whether it was okay to go ahead with it.

• 1700

So the matter now is pretty much at that level, where the deputy ministers and the ministers have agreed it looks like something that makes a lot of sense, potentially, and we should pursue it—not necessarily do it, but take it further down the road. It is advanced to the point where the Prime Minister will have to decide whether or not it's the kind of thing we want to pursue as we restructure government.

Was there anything else? I made notes here, but sometimes I can't read my writing.

Mr. Jordan: Could we get a copy of that report, which exists and has been moved along?

Mr. Young: I'm sorry, because it's at the Prime Minister's, we'll have to wait to see what he decides. If he says we're not going to do anything, I'll burn the report. If he says we have to go ahead, then we'll certainly try to make as much available as we can.

Mr. Jordan: That's fair enough.

[*Traduction*]

pour prendre un autobus scolaire qui roulera pendant une demi-heure, 45 minutes ou une heure avant d'arriver à l'école; mais leurs pères qui pêchent en mai, juin, juillet, août et septembre ne monteront pas dans un camion d'une demi-tonne de poissons pour couvrir les cinq kilomètres qui les séparent du port le plus proche. Ils veulent que le port de pêche soit situé à deux pas de leur maison. C'est une réalité très triste qui en dit long sur la façon dont notre pays s'est développé, car nous avons un immense réseau de ports de pêche. Ainsi donc, quand nous allons réaliser cette intégration, si l'on peut dire, il y aura beaucoup de choses à dire sur le nombre de ports de pêche et de ports commerciaux que nous pouvons conserver.

Vous avez parlé de la classification. Elle a été faite parce que la politique nationale des aéroports a été annoncée en juillet. Nous classons les ports selon le trafic, le volume et l'importance pour les denrées. De nombreux ports existent uniquement parce qu'on y exporte un certain produit, et qu'il n'y a pas moyen de faire autrement. Vous constaterez donc qu'il y aura un certain nombre de critères particuliers pour ce que j'appellerai des ports d'importance régionale ou locale. D'aucuns seront peut-être surpris de voir certains noms sur la liste, mais si ces ports n'existaient pas, il n'y aurait sans doute pas d'exploitation minière dans la région.

Quant à la proposition relative à l'intégration, elle est avancée. Depuis des mois, les sous-ministres et les hauts-fonctionnaires des ministères des Pêches et des Transports étudient le bien-fondé de l'intégration, ses composantes, les économies à réaliser, les avantages qui en découleraient, le niveau de service que nous sommes en mesure de maintenir, et ainsi de suite, car il s'agit des opérations gouvernementales et non pas de questions relevant uniquement du ministre des Transports ou du ministre des Pêches et Océans. Il fallait que nous cherchions à obtenir assez d'information pour pouvoir demander au Premier ministre, à qui il incombe de décider du changement d'une structure dans l'organisation gouvernementale, s'il y a lieu de donner suite au projet.

Ainsi donc, la question est essentiellement à ce niveau, car les sous-ministres et les ministres se seront entendus sur le fait que le projet est très valable et que nous devons l'approfondir—ce qui ne veut pas dire qu'il faille nécessairement le réaliser. Il est avancé au point que le Premier ministre devra décider s'il s'agit du genre d'initiative que nous voulons mettre en oeuvre dans le cadre de la restructuration du gouvernement.

Y avait-il autre chose? J'ai pris des notes ici, mais parfois, je n'arrive pas à lire ce que j'ai écrit.

M. Jordan: Pourrions-nous obtenir un exemplaire de ce rapport qui existe et que l'on fait avancer?

M. Young: Je suis désolé, mais il est chez le Premier ministre; nous devons attendre sa décision. S'il décide de ne rien faire, je brûlerai le rapport. S'il nous donne le feu vert, nous essayerons de le diffuser aussi largement que possible.

M. Jordan: Très bien.

[*Text*]

The Chairman: Thank you, Mr. Minister, for your informative and sometimes candid responses to our questions this afternoon. We look forward to completing our work and further discussions on how we just might be able to finance—

Mr. Young: Mr. Chairman, may I make one comment before I go?

I want to say to members of this committee that in order for you to achieve your working objectives, you will need the help of a lot of people in the private sector. You will need to have a lot of input from interested parties. You will need the support of the people in my department who understand these things, some of whom you're going to meet with now.

I want to tell you that when you think about what we've said here today, what we've done at Transport Canada and what we propose to do, it is probably the finest statement you can make about the quality of the public service in Canada. You cannot imagine what it is like to be working in a department with over 20,000 employees when you have told people constantly over a year that 14,000 of those people will most likely be gone within a couple of years. The professionalism they've displayed in continuing to work to bring this material forward, to develop port policy, to develop air policy, to develop railroad policy, is something I think all members of this committee and all Canadians should understand.

The people who are operating the Vancouver airport today are public servants of a couple of years ago. They're the very same men and women who worked in the public service of Canada and who are now working at the Vancouver Airport Authority. David Anderson will tell you they're absolutely amazed at the productivity and professionalism. There are more people working at Vancouver airport today than there were two years ago. It's a thriving, going concern.

But, Mr. Chairman, I couldn't miss this opportunity to tell you and, through you, parliamentarians in general that as we go through this very painful process across the board in government, Canadians and politicians need to be reminded about the quality of the people we're dealing with when we have to institute change. I think it's important you understand. I know many do.

As you now go down the trail of working with the people in the Department of Transport who have a particular responsibility for marine and maritime policy, you will find that the same degree of professionalism that has existed with those people who've brought forward policy that on the air side will result in something like 10,000 of those people moving out to a new work environment. I think it's a pretty remarkable statement about what kind of people we have working for us.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. I think we as members of Parliament, who probably deal with many officials from many different departments, not just Transport, can say we have run into the same situations, where the job has always got done by our public service.

Thank you.

[*Translation*]

Le président: Je vous remercie, monsieur le ministre, d'avoir répondu de façon instructive et parfois spontanée à nos questions cet après–midi. Nous avons hâte de terminer notre travail et de poursuivre le débat sur la façon de financer. . .

M. Young: Monsieur le président, puis–je ajouter quelque chose avant de partir?

Pour atteindre les objectifs visés, il vous faudra l'aide de bien des intervenants du secteur privés. Vous aurez besoin d'une grande contribution de la part des parties intéressées. Vous aurez besoin de l'appui des fonctionnaires de mon Ministère qui comprennent ces choses–là; vous allez d'ailleurs en rencontrer quelques–uns maintenant.

Je tiens à vous dire que, quand vous penserez à ce que nous avons dit ici aujourd'hui, à ce que nous avons fait à Transports Canada et à ce que nous nous proposons de faire, vous rendrez probablement le meilleur hommage possible à la qualité de la Fonction publique canadienne. Vous ne pouvez pas imaginer ce que cela représente de travailler dans un ministère ayant plus de 20 000 employés quand vous avez passé une année à leur dire constamment que 14 000 d'entre eux vont perdre leur emploi au cours des deux prochaines années. Je pense que tous les membres de ce Comité et tous les Canadiens devraient comprendre le professionnalisme dont ces employés ont fait preuve en continuant à travailler pour produire ce document, élaborer la politique portuaire, aéroportuaire et ferroviaire.

Les personnes qui exploitent actuellement l'aéroport de Vancouver étaient encore fonctionnaires il y a deux ans. Ce sont les mêmes hommes et femmes qui travaillaient dans la Fonction publique du Canada qui sont maintenant au service de l'administration de l'aéroport de Vancouver. Monsieur David Anderson vous dira que leur productivité et de leur professionnalisme sont étonnants. L'aéroport de Vancouver a plus d'employés aujourd'hui qu'il y a deux ans. C'est une entreprise saine et dynamique.

Cependant, monsieur le président, je profite de cette occasion pour vous signaler et, à travers vous, à tous les parlementaires en général, qu'au moment où nous traversons cette période très difficile dans tous les secteurs du gouvernement, il faut rappeler aux Canadiens et aux politiciens la qualité de nos interlocuteurs quand nous devons instituer le changement. Il est important que vous le compreniez. Je sais que beaucoup le comprennent.

Quand vous allez travailler avec les fonctionnaires du ministère des Transports qui ont des responsabilités à l'égard de la politique maritime, vous constaterez le même degré de professionnalisme que chez les personnes qui, dans le secteur aérien, ont mis de l'avant une politique qui entraînera le déplacement d'environ 10 000 personnes vers un autre environnement de travail. Je pense que cela en dit long sur la qualité du personnel qui travaille pour nous.

Le président: Je vous remercie, monsieur le ministre. En tant que députés, qui travaillons peut–être avec de nombreux fonctionnaires de différents ministères, et pas seulement des Transports, nous pouvons dire que nous avons rencontré des situations semblables, où le travail a toujours été fait par nos fonctionnaires.

Je vous remercie.

[*Texte*]

Colleagues, we still have the deputy minister, Nick Mulder, here with us. We'll go around the table again. There's no rush.

• 1705

Mr. Guimond: Will we have a steering committee or in camera meeting afterwards?

The Chairman: It doesn't have to be in camera. It's a general meeting. A couple of requests are coming our way, as well as a request by me on the travel. I would just like to get through Canada, never mind going to New Zealand or Australia. So we have to talk about where the balance of the dough is going to come from, and that has to be discussed by us as members.

Maybe part of that meeting will be in camera, then. So we'll deal with any requests being made and then we'll go in camera, because I have some requests of you colleagues.

Let's stick right to our five–minute thing, colleagues, if we can, so we can zip right along.

Mr. Gouk: I actually have one question for Mr. Thomas.

The Chairman: No, Turner. That's okay, Mr. Turner is with the coast guard too.

Mr. Gouk: I have the right guy, wrong name? Is that the situation?

Mr. Mulder: Unfortunately Mr. Thomas had to leave with the minister. He has to catch a plane to go to the west coast.

Mr. Gouk: What is your position, then?

Mr. Michael Turner (Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard): I'm deputy commissioner, sir.

Mr. Gouk: Dealing with coast guard?

Mr. Turner: Yes, Canadian Coast Guard.

Mr. Gouk: That'll do.

I wouldn't expect you to have all these figures right off the top of your head, but perhaps you could get this to me. I would like to know, in terms of ice–breaking, omitting Arctic. . .that's a separate issue. Just dealing with Atlantic Canada and the St. Lawrence, I'd like to know the total expenditure for ice–breaking services; and excluding the ice–reinforced ships that do servicing of navigational aids and so on, the specific ice–breaking for the Atlantic as opposed to the St. Lawrence; and then perhaps you could break out from that for me the costs directly associated with flood control in the St. Lawrence.

Mr. Turner: I think you will find, sir, that most of those figures are in the material we've just recently provided in the service profile, as we called it. The one part you mention that I don't think we've done... There are two parts. One is that there's no breakdown between what you refer to as ships that are ice–strengthened and do bull work, because they are in fact ice–breakers as well and are used as ice–breakers in the winter period. So we don't have any breakdown between that particular ship and another ship that's a primary ice–breaker.

[*Traduction*]

Chers collègues, le Sous–ministre, monsieur Nick Mulder, reste avec nous. Nous allons faire un autre tour de table. Rien ne nous presse.

M. Guimond: Allons–nous avoir une réunion du Comité directeur ou une réunion à huis clos tout de suite après?

Le président: Il n'est pas nécessaire de nous réunir à huis clos. Nous tenons une séance publique. En plus de la demande d'autorisation que je fais pour les déplacements du Comité, il y aura quelques autres demandes. Je voudrais que nous puissions au moins nous déplacer au Canada, et nous verrons ensuite pour la Nouvelle–Zélande et l'Australie. Il faudrait voir où nous obtiendrons le reste de l'argent nécessaire et il faudra que nous en discutions entre nous.

Une partie de la séance se déroulera donc peut–être à huis clos. Ainsi, nous pourrons discuter de toutes les demandes et nous réunir ensuite à huis clos, car vous–mêmes, mes collègues, m'avez adressé certaines demandes.

Ainsi, tenons–nous en à cinq minutes chacun, si possible, car je voudrais que les choses aillent bon train.

M. Gouk: Je voudrais poser une question à M. Thomas.

Le président: Non, à M. Turner. C'est cela, M. Turner s'occupe également de la garde côtière.

M. Gouk: J'ai donc la bonne personne mais le mauvais nom, n'est–ce pas?

M. Mulder: M. Thomas a malheureusement dû partir avec le ministre. Il doit prendre l'avion pour la côte ouest.

M. Gouk: Quelles sont vos fonctions alors?

M. Michael Turner (commissaire adjoint, Garde côtière canadienne): Je suis le commissaire adjoint, monsieur.

M. Gouk: Vous vous occupez de la garde côtière?

M. Turner: C'est cela.

M. Gouk: Tout va bien, alors.

Je ne sais pas si vous avez tous les chiffres sous la main, mais si vous ne les avez pas, vous pourrez peut–être me les obtenir. Pour ce qui est des opérations de brisage de glace, à l'exclusion de l'Arctique. . .car l'Arctique c'est autre chose. Tenons–nous en à la région de l'Atlantique et au Saint–Laurent. Je voudrais savoir le coût total des opérations de brisage de glace; laissez de côté les bateaux à étraves renforcées qui desservent les aides à la navigation et le reste, et tenons–nous en aux brise–glaces pour la région de l'Atlantique et pour le Saint–Laurent. Pouvez–vous ensuite me donner un chiffre qui porte exclusivement sur les coûts directs de la lutte contre les inondations dans le Saint–Laurent.

M. Turner: Monsieur, vous trouverez l'essentiel de ces chiffres dans les documents que nous avons fournis récemment et qui portent sur le profil du service, comme nous l'appelons. Les éléments que nous n'avons pas inclus et qui vous intéressent. . . C'est en deux parties. Toutefois, nous n'avons pas fait de distinction pour tenir compte des navires à étraves renforcées qui font le gros travail, car en fait ce sont aussi des brise–glaces car nous les utilisons comme tels en hiver. Nous n'avons donc pas de ventilation entre ce genre de navires et ceux qui seraient essentiellement des brise–glaces.

[*Text*]

You say the Atlantic versus the St. Lawrence.

Mr. Gouk: Including the St. Lawrence.

Mr. Turner: We certainly have those figures in the report in terms of the work that's done around each region, the work in the gulf and up the St. Lawrence. I'll have my staff have another look at them tonight and just make sure they would answer all the questions you have. If there's any shortfall there, we'll see if we can develop some additional information.

Mr. Gouk: And is there a break–out there between ice–breaking service specifically to the various ports and harbours as opposed to flood control?

Mr. Turner: Flood control, yes, but not divided by specific ports. In other words, I couldn't tell you how many dollars would be spent in Charlottetown keeping the ice out and keeping ships moving into Summerside, P.E.I., for example, or into north shore ports such as Baie Comeau. But I believe flood control per se on the St. Lawrence is broken down.

Most of the ice–breaking in the upper regions of the St. Lawrence and Montreal is in fact flood control. It's very rare, except in the extreme ice years, for us to have to escort ships into Montreal, particularly the liners, the big container ships. They are extremely self–sufficient, ice–strengthened and very powerful. In fact, when the going gets rough, sir, we follow them. They are very large ships.

The Chairman: Charlie, did you have a question?

Mr. Hubbard (Miramichi): Well, he's had some of them answered. But we talked about ice–breaking, and a second major cost some harbours have is with dredging. What is the thinking of this new philosophy in terms of who's going to pay the dredging cost of various harbours and ports?

Mr. Mulder: We're having discussions in–house on where to go with dredging, and certainly we've had some discussions with various ports. We haven't made a final decision, but among the issues we're looking at is, where port facilities are the sole beneficiaries of the dredging, whether or not they couldn't take over more of the responsibility for dredging it and also pick up more of the cost.

Again, we haven't made any final decision on that. As the minister said, we'd welcome any views you might have as to how far we should go down that road.

Mr. Hubbard: The other question, Mr. Chairman. deals with the general philosophy. We've dealt with the airports and now we're looking at the marine sector and we have the railways that are being discussed.

One of the biggest concerns I have, looking at European movement of freight as compared to North America, is that we have a lot of that freight on the highways. I don't think in Canada we really make the optimum use of our marine method of transportation.

[*Translation*]

Vous voulez que nous fassions la distinction entre la région Atlantique et le Saint–Laurent.

M. Gouk: Je voudrais des chiffres incluant le Saint–Laurent.

M. Turner: Nous avons certainement ces chiffres par région, et nous pouvons savoir ce que coûtent nos opérations dans le golfe et sur le Saint–Laurent. Je vais demander à mon personnel d'examiner cela ce soir afin que nous puissions répondre à toutes vos questions. S'il manque quelque chose dans ce que nous avons déjà, nous allons veiller à obtenir les renseignements nécessaires.

M. Gouk: Pourrez–vous obtenir une ventilation des services de brisage de glace pour chacun des ports et des services de lutte contre les inondations?

M. Turner: Pour la lutte contre les inondations, oui, mais pas pour chacun des ports. En d'autres termes, je ne saurais pas vous dire combien nous dépensons pour garder le port de Charlottetown libre de glace ou pour que les bateaux puissent accéder à Summerside à l'Île–du–Prince–Édouard ou dans les ports de la côte nord, comme Baie Comeau. Je pense que nous avons un chiffre toutefois pour la lutte contre les inondations dans le Saint–Laurent.

En fait, l'essentiel des opérations de brisage de glace dans le haut Saint–Laurent et à Montréal constitue une forme de lutte contre les inondations. Sauf les années particulièrement difficiles sur le plan des glaces, il est très rare que nous ayons à escorter des navires jusqu'à Montréal, surtout les navires de ligne, les gros navires porte–conteneurs. Ils sont extrêmement autonomes, leur étrave est renforcée et ils sont très puissants. En fait, quand les conditions sont très rigoureuses, nous les suivons. Il s'agit de très gros navires.

Le président: Charlie, voulez–vous poser une question?

M. Hubbard (Miramichi): Eh bien, j'ai déjà obtenu quelques réponses. Nous avons parlé du brisage des glaces mais, pour certains ports, il y a un autre coût important, celui du dragage. Suivant la nouvelle orientation, qui va assumer le coût du dragage des divers ports?

M. Mulder: Nous sommes en train d'en parler au ministère et nous avons certainement consulté les autorités de divers ports. Nous n'avons pas encore pris de décision mais, parmi les éléments que nous examinons, compte tenu du fait que les installations portuaires sont les seules bénéficiaires du dragage, nous nous demandons s'il ne serait pas opportun que les ports assument une plus grande responsabilité en matière de dragage, assumant en même temps une plus grande part du coût.

Encore une fois, nous n'avons pas pris de décision ferme là–dessus. Comme l'a dit le ministre, nous serions heureux que vous nous fassiez part de votre point de vue pour que nous sachions jusqu'où nous pouvons aller.

M. Hubbard: Monsieur le président, mon autre question porte sur l'orientation générale. Nous avons examiné les aéroports et nous sommes en train d'examiner le secteur maritime. Nous parlons aussi des chemins de fer.

Si l'on compare le trafic des marchandises en Europe avec ce qui se passe en Amérique du nord, on constate que nous faisons un usage intensif du réseau routier. Cela m'inquiète beaucoup, car je ne pense pas que le Canada utilise de façon optimum son réseau de transport maritime.

[*Texte*]

[*Traduction*]

• 1710

Are there any initiatives to review what the highways are really costing the people in the provinces, municipalities, and federally, trying to bring some of those costs into reality and to encourage the marine sector to transport a lot of heavy commodities, not only up and down the St. Lawrence but through the maritime areas and along the coast?

Mr. Mulder: A lot of studies have been done about the costs and revenues of all the various modes in Canada. I know that about three years ago another one was done on truck versus rail, for example.

A number of the truckers will claim that with the increased fuel taxes and licences that they pay, for most of the major routes, not the rural routes, they pay their costs.

On the marine side, in a number of major commodities and major ports they tend to pay for it, but overall for the marine side, at least on the federal side, we're incurring a net loss of about $750 million.

I could give the chairman and Mr. Hubbard copies of some studies that highlight the various costs and revenues.

On a professional basis, I would not be very optimistic that it is likely that for short or medium hauls a lot of traffic is going to shift from the road to the marine mode. It's even going to be difficult to get it to continue not to shift from the rail mode to the truck mode. That's the main area of competition where it's going on.

Mr. Comuzzi: This is a new problem, but it comes under transport.

Although the railcar shortage was severe this year, it wasn't a new problem. It was more severe the year before.

We went through and made some pretty simple and valid recommendations, just common-sense recommendations: let's just get better utilization.

We went to a committee this morning to pass some legislation. We know that in that subsidy the WGTA. . . It's what they call the scenic route of grain from Winnipeg to Thunder Bay. It is such an obvious waste of money. No one could possibly say anything that would justify the use of taxpayers' money in that way. Absolutely nothing could justify that. The cost we hear about is between $20 million. . .

I know what the rebills are and I'll calculate that in the next 24 hours, because the cost they gave me this morning was not near. . . It is costing us between $20 million and $60 million a year.

We can't correct it until next August 1. We're one of the participants in this. . . I'm trying to use words here so they won't take me to court—

The Chairman: You're in committee. You can call it what you like.

A-t-on envisagé d'examiner ce que le réseau routier coûtait aux contribuables dans les provinces, aux municipalités et au gouvernement fédéral, afin de jeter plus de lumière sur certains de ces coûts et d'encourager le secteur maritime à transporter une plus grande part des denrées lourdes, non seulement le long du Saint-Laurent mais ailleurs et notamment sur la côte.

M. Mulder: Il y a eu de nombreuses études sur les coûts et les recettes des divers modes de transport au Canada. Je sais par exemple qu'il y a trois ans il y en a eu une nouvelle qui comparait le transport routier et le transport ferroviaire.

Les routiers vous diront que les sommes de plus en plus élevées qu'ils versent pour les permis et les taxes sur les carburants couvrent essentiellement ce que coûtent les grandes routes, à l'exclusion des routes rurales.

Du côté du secteur maritime, les principales denrées et les principaux ports couvrent les coûts mais dans l'ensemble, il faut dire que le gouvernement fédéral subit une perte nette de quelques 750 millions de dollars sur les opérations maritimes.

Je pourrais transmettre au président et à M. Hubbard des copies de certaines études qui font état des divers coûts et recettes.

Plus particulièrement, je ne compterais pas tellement sur une substitution importante du transport routier par le transport maritime pour les marchandises transportées sur des parcours moyens ou courts. Il sera même difficile d'empêcher que le transport routier continue de remplacer de plus en plus le transport ferroviaire. C'est là où la concurrence est la plus serrée.

M. Comuzzi: C'est un problème nouveau mais il concerne aussi les transports.

Même si l'année dernière il y a eu une grave pénurie de wagons, ce n'était pas nouveau. La pénurie avait été encore plus grave l'année précédente.

Nous avons examiné la question et nous avons fait des recommandations plutôt simple et opportunes, dictées tout simplement par le bon sens: procédons désormais à une meilleure utilisation du matériel.

Ce matin, nous nous sommes réunis en comité pour adopter un projet de loi. Il s'agit des subventions données au titre de la Loi sur le transport du grain de l'ouest. . . Le parcours de Winnipeg à Thunder Bay est appelé la route panoramique. En effet, il s'agit d'un vaste gaspillage d'argent. Il est à peu près impossible de défendre l'utilisation des deniers publics à cette fin. Rien ne le justifie. On nous dit qu'il en coûte entre 20 millions de dollars. . .

J'ai pris connaissance des nouvelles feuilles de route et je vais faire les calculs d'ici demain parce que les coûts qu'on m'a donnés ce matin ne correspondent pas. . . Il nous en coûte entre 20 millions de dollars et 60 millions de dollars par année.

Rien ne peut être fait avant le 1er août prochain. Nous ne sommes qu'un des intervenants ici. . . J'essaye de choisir mes mots pour ne pas encourir des poursuites judiciaires. . .

Le président: Vous êtes en comité. Vous pouvez dire ce que vous voulez.

[*Text*]

Mr. Comuzzi: I know, but I don't want to...

One of the participants happens to be one of the railroads that I think the Canadian taxpayers own. Yet it is a party to this. The wording of the act says this, and as a result, we had to do it.

Then another agency, called the NTA, comes in and says that if you're going to get paid for that grain moving to Thunder Bay, then it can't be deemed to have gone, it has to go. So now we have the grain moving to Thunder Bay and then back to Winnipeg.

When we're talking about utilization of the cars, it's on and on and on. It's an absolute horror story. We can't fix it, yet it's costing us $20 million or $25 million or $30 million.

I draw the analogy between our not being able to fix that immediately but we could fix Pearson. We said this is what we're going to do at Pearson, because it's going to make good sense to the taxpayer. Why can't we do it in this situation because it makes good sense for the taxpayer?

• 1715

Mr. Mulder: Mr. Comuzzi, it's because of the work of you and members of your committee that the government took action. I understand that on Friday there will be second reading of the legislation dealing with the merger and with the Thunder Bay backhaul.

Mr. Comuzzi: Yes.

Mr. Mulder: As soon as the legislation passes, it could get implemented. Because of all the commotion that would be caused by doing it part–way through a crop year, the August 1 date was chosen so that it could be done at the end of a crop year. But based on your work and that of others, at least it's going to get fixed.

On Pearson, we're fixing some things, but some others won't get fixed until the Senate passes legislation and until we have a new airport authority set up at Pearson. A number of decisions, particularly with respect to Terminal 1 and Terminal 2, are still held in abeyance as well.

But I agree with you in sympathy that it was a misuse of cars and a misuse of public money to let the Thunder Bay backhaul problem exist for that long. It's not good public policy.

Mr. Comuzzi: No, it's not really good. But now that we know it's not good public policy, why can't we fix it more quickly?

Mr. Mulder: Well, the legislation is going through the House and—

Mr. Comuzzi: But if the legislation is specific, why don't we put "August 1 or sooner" when it comes to the committee?

A voice: Okay.

[*Translation*]

M. Comuzzi: Je sais, mais je ne veux pas...

Un des intervenants n'est nul autre qu'une des sociétés de chemin de fer appartenant aux contribuables canadiens. Or, cette société est partie à toute la chose. Étant donné le libellé des dispositions législatives, nous n'avions pas le choix.

Un autre organisme, l'Office national des transports, intervient pour affirmer que si on reçoit quelque chose pour le transport du grain qui va vers Thunder Bay, on ne peut pas supposer seulement qu'il est transporté, il faut qu'il le soit effectivement. Ainsi, le grain va jusqu'à Thunder Bay et revient à Winnipeg.

Quand on parle de l'utilisation des wagons, ça n'en finit pas. C'est scandaleux. On ne peut rien y changer et en même temps, cela nous coûte 20 millions de dollars, 25 millions de dollars ou 30 millions de dollars.

Je reste songeur quand je constate que nous ne pouvons rien changer à la situation dans l'immédiat alors que nous avons pu faire quelque chose pour Pearson. Dans le cas de Pearson, nous avons choisi de faire quelque chose parce que cela était à l'avantage des contribuables. Pourquoi ne pourrions–nous pas en faire autant dans ce cas–ci?

M. Mulder: Monsieur Comuzzi, si le gouvernement est intervenu, c'est à cause de votre travail et de celui des membres de votre Comité. Si j'ai bien compris, dès vendredi, aura lieu la deuxième lecture du projet de loi portant sur l'unification et le retour à charge de Thunder Bay.

M. Comuzzi: Effectivement.

M. Mulder: Une fois la loi adoptée, elle pourra être mise en application. Étant donnés les bouleversements que pourrait occasionner sa mise en vigueur une fois la campagne agricole entamée, on a fixé le début de son application au 1er août, c'est–à–dire à la fin de la campagne agricole. Toutefois, notamment grâce à votre intervention, le problème va être finalement réglé.

Pour ce qui est de Pearson, nous apportons des redressements à certains égards, mais dans d'autres cas, rien ne pourra être fait tant que le Sénat n'aura pas adopté la loi ou tant qu'il n'y aura pas constitution d'une nouvelle administration aéroportuaire à Pearson. Il y a encore des décisions qui sont en suspens notamment en ce qui concerne le Terminal 1 et le Terminal 2.

Mais nous sommes entièrement d'accord avec vous: par le passé, on a mal utilisé les wagons et les deniers publics en laissant le problème du retour à charge de Thunder Bay subsister si longtemps. Ce n'est pas de la bonne administration publique.

M. Comuzzi: Certainement pas. Maintenant que nous sommes conscients de cela, pourquoi ne pas apporter un redressement plus rapidement?

M. Mulder: Eh bien, le projet de loi suit le cours normal à la Chambre et...

M. Comuzzi: Puisque le projet de loi vise une situation spécifique, pourquoi ne pas préciser «le 1er août ou plus tôt» lors de l'étude en Comité?

Une voix: D'accord.

[*Texte*]

Mr. Mulder: Well, we'll talk to Mr. Goodale again. This came out of a consensus with the grain companies and the others, based on the meetings—

An hon. member: They don't represent—

Mr. Mulder: —Mr. Goodale had last fall.

Mr. Comuzzi: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Mulder, and Mr. Turner as well, for sticking around. I guess it's our hope as a committee that as the minister has enunciated, we can of course tap into your resources, not necessarily by having you come before the committee but by picking up the phone and asking you for specifics on everything from monetary values to "how comes". So—

Mr. Mulder: I'd like to just make two comments, Mr. Chairman. One is that we've already given the committee members a fair amount of information, both last week and this week.

The Chairman: That's right.

Mr. Mulder: We'll have some other material—for example, a think–piece about the policies and authorities and facts on port revenues, expenditures and so on—available by the end of the week, along with an overall piece. I certainly very much accept your demands and indeed offer to work with you.

The Chairman: Requests.

Mr. Mulder: Requests.

The Chairman: That's great.

Mr. Mulder: Any time we can be of assistance—

The Chairman: For the benefit of the committee, any time we have such assistance, can we please work in a coordinated fashion through the clerk? The clerk will make the request, and it'll come back through the clerk and will be disseminated to all of us. That way, someone doesn't have something while the other person doesn't. We can all have exactly the same material from—

Mr. Mulder: Our offer also stands regionally, not just for headquarters. As you know, we have a fairly far–flung operation. Any time you'd like people to brief you on what's going on with the coast guard on the east coast, on the west coast, or on other issues like that, please let us know.

The Chairman: Our schedule will land on your desk, Mr. Mulder. Maybe the word can then get to these regional organizations to indicate that we're going to be in town on this particular date and could they please be there.

Mr. Mulder: Okay.

Mr. Comuzzi: Can you do something about Australia?

[*Traduction*]

M. Mulder: Nous allons en parler encore une fois, à M. Goodale. Cette date a été fixée après entente avec les céréaliers et d'autres parties, à la suite de rencontres. . .

Une voix: Ils ne représentent pas. . .

M. Mulder: . . .qu'a eues M. Goodale l'automne dernier.

M. Comuzzi: Merci.

Le président: Merci, messieurs Mulder et Turner d'être restés. Comme l'a dit le Ministre, je suppose que nos comptons bien faire appel à vos compétences, sans nécessairement vous demander de venir témoigner devant le Comité mais certainement en vous téléphonant pour vous poser toutes sortes de questions très précises sur les coûts, les raisons de certains faits, etc. Alors. . .

M. Mulder: Monsieur le président, permettez–moi de faire deux petites remarques. Nous avons déjà donné aux membres du Comité une quantité appréciables de renseignements, la semaine dernière et cette semaine.

Le président: C'est juste.

M. Mulder: Nous comptons vous donner d'autres documents—notamment, une réflexion sur les orientations, les administrations, les recettes et les dépenses pour ce qui est des ports—qui seront disponibles à la fin de la semaine, en même temps qu'un document plus général. Nous nous plierons volontiers à vos exigences et nous nous ferons un plaisir de travailler avec vous.

Le président: Vous voulez dire nos demandes.

M. Mulder: C'est cela.

Le président: À la bonne heure.

M. Mulder: Si nous pouvons vous venir en aide. . .

Le président: Je demanderai aux membres du Comité, quand ils auront besoin de ce genre d'aide, de passer par la greffière pour qu'il y ait coordination. C'est la greffière qui fera la demande et qui recevra les renseignements qu'elle vous fera distribuer. Ainsi, chacun aura accès à tous les renseignements. Nos pourrons donc travailler à partir des mêmes documents. . .

M. Mulder: Nous pouvons également compter sur nos bureaux régionaux pour vous venir en aide, et pas seulement sur l'administration centrale. Comme vous le savez, nos opérations sont assez dispersées. Si par exemple vous voulez des renseignements sur ce que fait la Garde côtière sur la côte est, ou sur la côte ouest, ou des renseignements sur autre chose, faites–nous signe.

Le président: Monsieur Mulder, nous allons vous transmettre notre itinéraire. Ainsi, vous pourrez signaler par avance à vos bureaux régionaux le jour où nous serons en ville afin que les responsables puissent être là.

M. Mulder: D'accord.

M. Comuzzi: Pouvez–vous faire quelque chose pour l'Australie?

[*Text*]

An hon. member: Can't we go on a study break?

The Chairman: Thank you, colleagues. Thank you, gentlemen.

Colleagues, I'd like to go in camera just for about ten minutes so that we can get out of here at 5:30 p.m.

Thank you, everyone.

[*Translation*]

Une voix: Est–ce qu'on pourrait faire un voyage d'étude?

Le président: Merci, chers collègues. Merci, messieurs.

Je voudrais que nous nous réunissions à huis clos pendant dix minutes environ pour que nous puissions lever la séance à 17h30.

Merci à tous.

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid Port payé
Lettermail Poste–lettre
8801320
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Department of Transport:

Nick Mulder, Deputy Minister;

Michael Turner, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard.

TÉMOINS

Du ministère des Transports:

Nick Mulder, sous–ministre;

Michael Turner, commissaire adjoint, Garde côtière canadienne.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

C41
XC 27
-T82

Governm
Publicat

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 22

Wednesday, February 8, 1995

Chairperson: Stan Keyes

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 22

Le mercredi 8 février 1995

Président: Stan Keyes

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès–verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of Canadian marine issues

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude des questions maritimes au Canada

---

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

LIBRARY
MAR 15 1995
University of Toronto

First Session of the Thirty–fifth Parliament, 1994–95

Première session de la trente–cinquième législature, 1994–1995

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice-Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoeppner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(7)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice-présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoeppner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(7)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, FEBRUARY 8, 1995
(30)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 3:32 o'clock p.m. this day, in Room 269, West Block, the Vice–Chairman, Joe Comuzzi, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Jake Hoeppner, Charles Hubbard, Stan Keyes, Raymond Lavigne, and Anna Terrana.

Associate Member present: Elsie Wayne.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From Canada Ports Corporation: Arnold Masters, Chairman; Jean–Michel Tessier, President & Chief Executive Officer.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed its consideration of Canadian marine issues. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated February 7, 1995, Issue No. 21*).

Arnold Masters and Jean–Michel Tessier made opening statements and answered questions.

At 5:35 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage

Clerk of the Committee

PROCÈS–VERBAL

LE MERCREDI 8 FÉVRIER 1995
(30)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 32, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Joe Comuzzi (*vice–président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Jake Hoeppner, Charles Hubbard, Stan Keyes, Raymond Lavigne et Anna Terrana.

Membre associé présent: Elsie Wayne.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De la Société canadienne des ports: Arnold Masters, président du conseil d'administration; Jean–Michel Tessier, président–directeur général.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité reprend l'étude des questions relatives à la marine canadienne. (*Voir les Procès–verbaux et témoignages du mardi 7 février 1995, fascicule nº 21*).

Arnold Masters et Jean–Michel Tessier font des déclarations et répondent aux questions.

À 17 h 35, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité

Ellen Savage

[*Text*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Wednesday, February 8, 1995

• 1530

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Good afternoon, ladies and gentlemen. This is the transport committee. Pursuant to Standing Order 108(2) we are considering the marine policy issues in Canada.

This afternoon I welcome Mr. Arnold Masters, chairman of the Canada Ports Corporation, and Mr. Jean–Michel Tessier, the president and chief executive officer.

As I understand the presentation this afternoon, with the approval of the committee... There are substantial briefing books; if you have not received them you will be receiving them. For the first portion of the hearing we will allow Mr. Masters to make an opening statement, followed by Mr. Tessier, who will then take us through the briefing books by way of slide presentation. Then we will have questions after that presentation. Does that meet with everyone's approval?

• 1535

Is that satisfactory to you, Mr. Masters? Fine. You have the floor.

Mr. Arnold Masters (Chairman of the Board, Canada Ports Corporation): Thank you, Mr. Chairman. Besides Jean–Michel Tessier, several officers of the corporation are present today in case the committee wishes to raise questions about which we shall need their particular expertise.

We have a great interest in almost every aspect of the review you are undertaking, and not simply in the narrow question of port administrative structures. We have spent the time available in the past 10 days since we were invited to present a briefing on the commercial port system in preparing background material that we think is important to put before you. You each have received two volumes of briefing material that we would like to introduce to you today. We recognize that you cannot possibly digest this material on the spot, Mr. Chairman. We apologize that the material could not be given to you earlier.

Some parts were prepared in one language and some in the other, and we received a translation only late yesterday. Staff have worked as quickly as possible to assemble material that focuses for you our experience in administering a commercial port system. We hope you will find it useful in provoking serious engagement in debate on port issues with the witnesses who appear before you. As the minister said yesterday, ports unlike airports tend to be taken for granted by the public at large, although if you listened to *Cross Country Check–Up* on Sunday, you may have noted that the Minister of Finance from Saskatchewan spoke of how access to a national transportation structure is regarded in the west, at least in the western interior provinces that do not touch the sea, as part of the bargain of Confederation.

[*Translation*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le mercredi 8 février 1995

• 1530

Le vice–président (M. Comuzzi): Bonjour mesdames et messieurs. Conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité des transports débute sa séance pour l'étude des questions maritimes au Canada.

Nous accueillons cet après–midi M. Arnold Masters, président du Conseil d'administration, et M. Jean–Michel Tessier, président–directeur général, de la Société canadienne des ports.

Si j'ai bien compris votre intention, et si le comité y consent... Vous avez de volumineux cahiers d'information qui ont été ou vont être distribués à tous les membres du comité. Pendant la première partie de la séance, M. Masters va faire une déclaration liminaire, suivi de M. Tessier qui nous présentera le contenu de ces cahiers d'information à l'aide de diapositives. Après cet exposé, nous passerons aux questions. Cela convient–il à tout le monde?

• 1535

Cette façon de procéder vous convient–elle, monsieur Masters? Très bien. Vous avez la parole.

M. Arnold Masters (président du Conseil d'administration, Société canadienne des ports): Merci, monsieur le président. Outre Jean–Michel Tessier, plusieurs responsables de la Société m'accompagnent aujourd'hui au cas où les membres du comité aient des questions à poser qui relèvent de leur champ de compétence particulier.

Nous portons un vif intérêt à pratiquement tous les aspects de l'étude que vous avez entreprise, et pas simplement la question plus restreinte de la structure administrative des ports. Au cours des dix jours qui se sont écoulés depuis que vous nous avez demandé de vous donner une séance d'information sur le réseau portuaire commercial, nous nous sommes attelés à préparer une documentation qu'il nous semble important de vous présenter. Vous avez tous reçu deux volumes de cahiers d'information que nous aimerions aujourd'hui vous présenter. Bien sûr, il vous sera impossible d'assimiler toute cette documentation sur le champ, monsieur le président. Nous vous demandons de nous excuser de ne pas vous l'avoir fait parvenir plus tôt.

Certaines parties des documents ont été préparées dans une langue et d'autres dans l'autre langue et nous n'avons reçu la traduction qu'en fin de journée hier. Le personnel a travaillé avec diligence pour compiler la documentation relative à notre expérience dans la gestion d'un réseau portuaire commercial. Nous espérons que cette documentation vous sera utile pour susciter un débat sérieux sur les questions portuaires avec les témoins qui comparaîtront devant le comité. Comme l'a dit le ministre hier, la population en général tient les ports pour acquis, contrairement aux aéroports; toutefois, si vous avez suivi l'émission *Cross Country Check–Up* dimanche dernier, vous aurez peut–être remarqué que le ministre des Finances de la Saskatchewan a déclaré que, aux yeux des habitants de l'Ouest, du moins ceux des provinces de l'intérieur qui n'ont pas de littoral, l'accès à un réseau national de transport fait partie intégrante du pacte de la Confédération.

[*Texte*]

I think ports are taken for granted by most people there, just as they are in Ontario, which also lacks seaports, and in the provinces that do not have seaports. They are just there, as the minister said, and for most people they are an abstract, unlike their airports, which are local or nearly local people movers. Perhaps a country like Canada, as dependent as we are on international trade, should never take its seaports for granted, and certainly the minister has also made it clear that we cannot afford to do so in the fiscal climate Canada is presently facing. As he said on a number of occasions, there are too many ports for the existing demand, and taking all of the 545 that he is responsible for, they cost a good deal of money.

We are not here to talk about the nine harbour commissions in Canada, which will have commercial traffic but which are completely outside the Ports Canada system. We shall speak only in passing today about the 520–odd ports administered by the harbours and ports directorate of Transport Canada, as we do in these briefing books. We shall concentrate instead on the 14 ports of the one fully commercial system in Canada, namely, the system of ports constituted under the Canada Ports Corporations Act of 1983, which together handle over 50% of Canada's commercial tonnage and are not among the ports that cost Canadian taxpayers money. President Tessier has prepared a very rapid introduction to the system, so that when you are dealing with questions related to specific ports, you will have a sense of how that port relates to the overall commercial traffic moved in Canada. I hope and believe you will find this useful.

Our plan, Mr. Chairman, would be to take 10 minutes or so to introduce these ports and in the process introduce you to the material in the first of these briefing books. I would then propose to thumb through the second book with you as a means of orienting the committee to our sense of the issues that are acutely pertinent to examining the commercial port system in Canada. The intention here is not to summarize the material in the books, but to make them easier to get around in and use, because we hope you will take them with you when you travel and use them as a base of information to help you find the pertinent questions in the areas you want to probe with your witnesses.

We also hope to be a witness before you ourselves, Mr. Chairman—as we indicated to committee staff when we received the invitation—to present a proposal that we are now preparing for reform of the existing commercial port system. For today, we have put all our energy into this briefing on commercial port issues, because we strongly feel that too much is assumed about ports that you, in your review, should be equipped to challenge and examine.

[*Traduction*]

La plupart des gens dans cette région tiennent les ports pour acquis, tout comme en Ontario, où il n'y a pas non plus de ports maritimes, ainsi que dans les autres provinces sans littoral. Les ports sont là, tout simplement, comme l'a dit le ministre, et pour la plupart des gens ils constituent une entité abstraite, contrairement à leurs aéroports qui eux, permettent le transport des habitants de la région ou des environs. Dans un pays comme le Canada qui est très tributaire du commerce extérieur, on ne devrait peut–être jamais prendre nos ports maritimes pour acquis et le ministre a déclaré clairement que nous n'avons pas les moyens de le faire compte tenu de la situation financière précaire dans laquelle se trouve notre pays. Comme il l'a dit à maintes reprises, il y a un excédent de ports pour la demande actuelle et cela coûte très cher puisque 545 ports relèvent du ministère des Transports.

Nous ne sommes pas ici pour parler des neuf commissions de ports du Canada, par où transitent des marchandises mais qui sont complètement en dehors du réseau de Ports Canada. Nous parlerons très brièvement aujourd'hui des quelques 520 ports gérés par la Direction générale des havres et ports de Transports Canada, que nous mentionnons dans les cahiers d'information. Par contre, nos remarques se concentreront sur les 14 ports qui font partie du véritable réseau commercial du Canada, à savoir le réseau portuaire constitué aux termes de la Loi sur la Société canadienne des ports de 1983, par lesquels transitent plus de 50 p. 100 du tonnage de marchandises au Canada et qui ne font pas partie des ports financés par les contribuables canadiens. Le président, M. Tessier, a préparé un bref exposé pour vous décrire le réseau, de sorte que lorsque vous vous pencherez sur des questions concernant des ports précis, vous aurez une idée de la place qu'un port donné occupe dans l'ensemble du trafic commercial qui transite par les ports canadiens. J'ose espérer que ces renseignements vous seront utiles.

Nous comptons donc, monsieur le président, consacrer une dizaine de minutes à la présentation du réseau portuaire et, en cours de route, vous présenter la documentation contenue dans le premier des cahiers d'information. Je compte ensuite passer brièvement en revue le deuxième cahier afin de donner au comité une idée de notre position à l'égard des questions très pertinentes entourant l'examen du réseau portuaire commercial du Canada. Nous n'avons pas l'intention de résumer l'information contenue dans les cahiers, mais plutôt de vous aider à les consulter, car nous espérons que vous les emporterez avec vous lors de vos déplacements et les utiliserez comme source d'information pour préparer les questions pertinentes dans les domaines où vous souhaitez interroger vos témoins.

Nous espérons également comparaître nous–mêmes devant votre comité, monsieur le président—comme nous l'avons dit au personnel du comité en recevant cette invitation—pour présenter une proposition de réforme du réseau portuaire commercial actuel en cours d'élaboration à la Société. Pour aujourd'hui, nous avons consacré toute notre énergie à préparer cette séance d'information sur les questions relatives aux ports commerciaux, car nous sommes convaincus qu'il existe au sujet des ports trop de malentendus et que vous devez, dans le cadre de votre étude, être suffisamment informés pour faire les mises au point qui s'imposent.

[*Text*]

Perhaps by way of introduction to what President Tessier is going to say, I should add that terminals in the Ports Canada ports are in almost all cases operated by the private sector. The eight port corporations constituting the Ports Canada family are normally landlords of private sector operators, not operators themselves. The few exceptions are ones you might wish to ask about—grain elevators at Churchill, Prescott and Montreal, for example. But by strong preference, Ports Canada has preferred to seek private sector operators for the terminals it owns or the leased land upon which private operators build their own terminals on long lease.

A surprising amount of tonnage in our ports passes through private facilities on private lands, and sometimes across private wharfs as well. In such cases we collect only harbour dues and act primarily as a regulator to ensure that the use made of the harbour conforms to the needs to protect the rights and safety of others and the environment.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Before you get into that, Mr. Tessier, I should advise the committee by way of clarification that the structure of what we're talking about today is Canada Ports Corporation, which is responsible for the ports of Vancouver, Saint John, Montreal, Halifax, Quebec, Prince Rupert and St. John's in Newfoundland as the major ports, and divisional ports in Sept–Îles, Trois–Rivières, Belledune, Port Colborne, Prescott, Saguenay, Chicoutimi and Churchill. Is that correct?

To broaden the scope, then, it has nothing to do with the nine harbour commissions in Canada, and you have no responsibility in the other 500 or so ports and harbours in Canada.

Mr. Masters: That's right.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): So your sole area of jurisdiction under Canada Ports Corporation is the local port corporations and the divisional ports as I've outlined.

Mr. Masters: That's right.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): All right, I thought that for purposes of clarification we should do that.

Mr. Jean–Michel Tessier (President and Chief Executive Officer, Canada Ports Corporation): Thank you, Mr. Chairman.

What I will do for the next ten or fifteen minutes is walk with you through the Ports Canada system. As you said earlier, Chairman, in Canada we have a greater Canadian port system. We have the public ports and harbours, which account for 20% of the business. We have the harbour commissions, which also account for approximately 20% of the Canadian water–borne business. We have other ports like private, municipal and provincial, which account for approximately 10% of the business. Then we have Ports Canada ports, those fourteen ports you see on the screen, representing approximately 50% of the Canadian water–borne cargo.

[*Translation*]

• 1540

En guise d'introduction à ce que va dire M. Tessier, j'ajoute que les terminaux qui se trouvent dans les ports qui relèvent de Ports Canada sont presque tous exploités par le secteur privé. Les huit sociétés portuaires qui constituent la famille de Ports Canada sont généralement propriétaires de sociétés d'exploitation du secteur privé, mais n'exploitent pas elles–mêmes les installations. Les quelques exceptions sont les élévateurs à grain de Churchill, Prescott et Montréal, par exemple, au sujet desquels vous pourrez poser des questions. Toutefois, Ports Canada a toujours eu pour préférence de confier à des exploitants du secteur privé les terminaux qu'elle possède ou le terrain loué à bail sur lequel les exploitants du secteur privé construisent leurs installations dans le cadre de baux à long terme.

Un volume surprenant de marchandises qui transitent par nos ports passent par des installations privées situées sur les terrains privés, et parfois également des quais qui appartiennent à des entreprises privées. Dans ces cas–là, nous nous contentons de percevoir les frais de port et servons d'organisme de réglementation pour nous assurer que les utilisateurs du port adoptent des pratiques respectueuses des droits et de la sécurité des autres intervenants ainsi que de l'environnement.

Le vice–président (M. Comuzzi): Avant que vous ne commenciez votre exposé, monsieur Tessier, je tiens à tirer une chose au clair pour la gouverne des membres du comité: nous parlons aujourd'hui de la Société canadienne des ports, organisme responsable des ports de Vancouver, Saint John, Montréal, Halifax, Québec, Prince Rupert et St. John's à Terre–Neuve, ainsi que des ports divisionnaires de Sept–Îles, Trois–Rivières, Belledune, Port Colborne, Prescott, Saguenay, Chicoutimi et Churchill. C'est bien cela?

Autrement dit, votre société n'a rien à voir avec les neuf commissions de ports du Canada et elle n'est pas responsable non plus des quelques 500 autres ports et havres de notre pays.

M. Masters: C'est exact.

Le vice–président (M. Comuzzi): Par conséquent, la Société canadienne des ports exerce uniquement sa compétence à l'égard des sociétés portuaires locales et des ports divisionnaires que je viens de mentionner.

M. Masters: C'est exact.

Le vice–président (M. Comuzzi): Très bien, j'ai jugé bon de faire cette précision pour la gouverne de tous.

M. Jean–Michel Tessier (président–directeur général, Société canadienne des ports): Merci, monsieur le président.

Au cours des 10 ou 15 prochaines minutes, je vais vous présenter le réseau de Ports Canada. Comme vous l'avez dit plus tôt, monsieur le président, le réseau portuaire du Canada est très vaste. Il y a les ports et havres publics, qui comptent pour 20 p. 100 des activités portuaires. Il y a les commissions de ports, qui comptent également pour environ 20 p. 100 de tous le tonnage acheminé par eau dans notre pays. Il y a également des ports privés, municipaux et provinciaux, qui comptent pour 10 p. 100 des activités et il y a ensuite les ports de Ports Canada, les 14 ports indiqués à l'écran, qui à eux tous représentent 50 p. 100 de toutes les marchandises transportées par eau au Canada.

[*Texte*]

For your information, in 1983 the legislation was changed from the National Harbours Board to Ports Canada or Canada Ports Corporation. The objective of this new legislation was to create a balance between the need for CPC ports to operate within a national framework, but also the need to be responsible to local conditions. This is how the LPCs, local port corporations, came about.

In order for the ports to become a local port corporation they had to meet three criteria: to be of national or regional significance, to be self-sufficient, and also the local interest in the management of the port had to be identified. Out of those three criteria, over the years from 1983 on, seven LPCs were created. They are Prince Rupert and Vancouver in the west; Montreal and Quebec on the St. Lawrence River; and Saint John, Halifax and St. John's in the Maritimes. Those LPCs have their own board of directors.

Then you have the divisional ports. The divisional ports, as shown on this screen, are the ports of Port of Colborne, Prescott and then Trois-Rivières, Saguenay, Sept-Îles, Belledune.

All of those fourteen ports represent the Ports Canada family. The LPCs have more delegation of authority than divisional ports and they are structured differently. If you wish, we can address that in more detail later. But I also understand that you are going to visit many of those facilities throughout Canada.

[*Traduction*]

Pour votre gouverne, je rappelle qu'en 1983, le Parlement a adopté la Loi sur Ports Canada ou la Société canadienne des ports, pour remplacer la Loi sur le Conseil des ports nationaux. La nouvelle loi avait pour objet d'établir un équilibre entre la nécessité pour les ports relevant de la SCP d'être exploités dans un contexte national, mais tout en tenant compte des conditions locales. C'est ainsi que les SPL, sociétés portuaires locales, ont vu le jour.

Pour devenir une société portuaire locale, un port devait remplir trois critères: avoir une importance d'ordre national ou régional, être autonome et il fallait également que des intérêts locaux clairement identifiés prennent en charge la gestion du port. En appliquant ces trois critères, entre 1983 et nos jours, sept SPL ont été créées. Il s'agit des ports de Prince Rupert et de Vancouver dans l'Ouest, Montréal et Québec sur le fleuve Saint-Laurent et Saint John, Halifax et St. John's dans les Maritimes. Ces SPL ont toutes leurs propres conseils d'administration.

Viennent ensuite les ports divisionnaires. Comme vous pouvez le voir à l'écran, il s'agit des ports de Port Colborne, Prescott, Trois-Rivières, Saguenay, Sept-Îles et Belledune.

Ces 14 ports constituent le réseau, la famille de Ports Canada. Les SPL jouissent d'une plus grande délégation de pouvoir que les ports divisionnaires et elles sont organisées différemment. Si vous le souhaitez, nous pourrons en traiter plus en détail plus tard. Je crois comprendre que le comité va d'ailleurs visiter bon nombre de ces installations d'un bout à l'autre du pays.

• 1545

One thing I'd like to add is that in Prince Rupert we have a subsidiary named Ridley Terminal. I can tell you about this in more detail later on. Ridley Terminal is a coal terminal that we have in British Columbia.

I would now like to briefly walk you port by port through the Ports Canada system, because we can then have more time for questions.

The Port of Belledune, as this transparency shows, is now having more positive results, and this is mainly due to our investment in 1992 or 1991 with New Brunswick Power. Now we have a coal facility and this is bringing in something like one million tonnes of new coal traffic. So the traffic is increasing. The liquidity is low, but the prospect is good and the operating profit margin, which is the operating income divided by the operating revenue, is getting better. This is the divisional port we have in New Brunswick.

Si vous me le permettez, je vais maintenant vous amener au port de Sept-Îles. Ce port du Saint-Laurent présente une augmentation intéressante à partir de 1992-1993.

The Vice-Chairman (Mr. Comuzzi): Mr. Tessier, when you talk about operating revenues as you go through each port, I think it would be helpful to the committee if you explain where they derive their operating revenues.

Mr. Tessier: I can do that.

J'aimerais ajouter que, à Prince Rupert, la société possède une filiale, Ridley Terminal. Je pourrai également vous en dire plus à ce sujet plus tard. Il s'agit d'un terminal de charbon que nous possédons désormais en Colombie-Britannique.

J'aimerais maintenant vous présenter brièvement un à un les différents ports du réseau de Ports Canada, après quoi il nous restera du temps pour les questions.

Le Port de Belledune, comme l'indique cet acétate, enregistre désormais des résultats plus positifs, ce qui est dû principalement à la location d'installations à la société New Brunswick Power depuis 1991 ou 1992. Nous possédons désormais un terminal charbonnier dans lequel transite environ 1 million de tonnes de charbon. Le trafic va donc en augmentant. Les liquidités du port sont faibles, mais les perspectives sont bonnes et la marge bénéficiaire d'exploitation, c'est-à-dire le bénéfice d'exploitation divisé par les produits d'exploitation, est à la hausse. Belledune est le port divisionnaire du Nouveau-Brunswick qui relève de la société.

If I may, I would like to deal now with the Port of Sept-Îles. This port on the St-Lawrence River shows an interesting increase from 1992-93.

Le vice-président (M. Comuzzi): Monsieur Tessier, lorsque vous parlez des produits d'exploitation des divers ports, il serait utile, pour notre gouverne, de nous expliquer d'où proviennent ces produits d'exploitation dans chaque cas.

M. Tessier: Entendu.

[*Text*]

If you look at the Port of Sept–Îles, the operating revenues mainly come from three sources. They are formed from the tariff revenues, which are the charges applied to the cargo. You also have revenue from rental facilities—the wharf, the shed or the terminal. And third, there is the investment income. Those three numbers vary from one port to another because the revenue mix is different, but those three give you our operating revenue.

The Port of Sept–Îles is a major port in terms of tonnage. Most of this tonnage is on private facilities, mainly with Iron Ore of Canada, but in 1992 a major investment was made with Aluminerie Alouette smelter that brings almost one million tonnes into the port. This significantly improved the financial performance of the port, so the port is well positioned for continued strong financial performance. They have a reserve of $2.6 million on their books, and at this moment no major capital investment is anticipated. Over 90% of the business is Iron Ore of Canada, so this is all private.

J'aimerais maintenant vous amener dans le port Saguenay, qui est un port privé près de la ville de Chicoutimi. Au port Saguenay, notre trafic se fait principalement avec l'Alcan. À travers les années, de même qu'en 1993, le trafic s'est chiffré à un peu plus de quatre millions de dollars. Le revenu que le port génère de ses installations privées est très minime et nous n'anticipons pas de performance financière très positive pour les années à venir. Cependant, le port et les usagers travaillent à maintenir le trafic actuel et à développer du nouveau trafic.

The port's reserve is approximately $5.9 million, but at the moment there are inadequate liquidities to absorb sustained downward fluctuation. That is one of the key issues in the Port of Saguenay.

I might be biased about Trois–Rivières because I'm from there, but I'll try to be objective. The Port of Trois–Rivières has shown a downward trend mainly in the grain traffic. If you look at the numbers for 1984 to 1993, the decrease in traffic is attributed mainly to the grain traffic. Fortunately for the Port of Trois–Rivières, a couple of years ago they were able to attract a new customer called Lauralco, which is a division of Amax, which is in the aluminum business. Lauralco purchased one–third of the grain elevators in Trois–Rivières, and that has produced a stable picture for the Port of Trois–Rivières in terms of revenue.

• 1550

As you can see, traffic is now starting to build up a bit. We hope the Port of Trois–Rivières will reach approximately 2 million tonnes in 1995. In 1994 they had 1.8 million tonnes. The reserve at the Port of Trois–Rivières is approximately $7.9 million, and you can see that the operating profit margin is getting better.

[*Translation*]

Prenons le port de Sept–Îles. Ses produits d'exploitation proviennent de trois sources principales. Il s'agit des droits et charges perçus sur la marchandise, de la location des installations, comme le quai, l'entrepôt ou le terminal. Et troisièmement, il y a les revenus de placement. Ces trois chiffres varient d'un port à l'autre car la combinaison de recettes est différente, mais ce sont ces trois éléments qui constituent les produits d'exploitation.

Le Port de Sept–Îles est un port important pour ce qui est du tonnage. La plupart des marchandises transitent par des installations privées, le principal client étant Iron Ore du Canada. En 1992 toutefois, un important investissement a été fait par Aluminerie Alouette Smelter, et 1 million de tonnes de marchandises passent désormais par le port. Cela a nettement amélioré les résultats financiers du port, qui est maintenant bien placé pour enregistrer des résultats financiers solides. Le port a une réserve de 2,6 millions de dollars et pour le moment, aucune dépense importante en immobilisations n'est prévue. Plus de 90 p. 100 des activités proviennent de Iron Ore du Canada, donc presque entièrement du secteur privé.

I would like now to introduce you to the Port of Saguenay, a private port close to the city of Chicoutimi. In the Port of Saguenay, our tonnage is mostly with Alcan. Throughout the years as well as in 1993, the overall traffic accounted for over four million dollars. The port only derives very small revenues from its private facilities and we do not anticipate a very strong financial performance for the years to come. However, the port and its users are trying to maintain the present tonnage and to develop new traffic.

La réserve du port est d'environ 5,9 millions de dollars mais à l'heure actuelle, les liquidités ne sont pas suffisantes pour absorber les fluctuations continuelles à la baisse. C'est l'un des principaux problèmes auxquels se heurtent le Port de Saguenay.

Quant à Trois–Rivières, je manque peut–être un peu d'objectivité car je suis originaire de cette ville. Je vais toutefois m'efforcer d'être objectif. Le Port de Trois–Rivières enregistre une tendance à la baisse surtout à l'égard du trafic céréalier. Si l'on prend les chiffres de 1984 à 1993, la diminution de trafic est principalement attribuable au transport des céréales. Heureusement pour le Port de Trois–Rivières, il y a environ deux ans, on a réussi à attirer un nouveau client: Lauralco, une division de Amax, dans le secteur de l'aluminium. La société Lauralco a acheté un tiers des élévateurs à grain de Trois–Rivières, ce qui a permis au Port de Trois–Rivières d'enregistrer des recettes stables depuis lors.

Comme vous pouvez le constater, le trafic commence maintenant à reprendre un peu. Nous espérons que le trafic au port de Trois–Rivières atteindra environ 2 millions de tonnes en 1995. En 1994, le trafic atteignait 1,8 million de tonnes. La réserve de caisse du port de Trois–Rivières se chiffre à environ 7,9 millions de dollars et comme vous pouvez le constater, la marge bénéficiaire d'exploitation s'améliore.

[*Texte*]

The next port on the seaway is Prescott. We took over the operation of the port last year, although this transparency doesn't show 1994. I can tell you, however, that the operation improved substantially in 1994. Looking at the numbers for the first nine months of last year, in comparison with the first nine months of 1993, the revenue went from $700,000 to almost $2 million.

Of course, the port is mainly dependent on grain. We play a major role with the Ontario Wheat Producers' Marketing Board, with whom we work very closely. We do have a challenge to face. The assets do not generate sufficient revenues to support the cost of the operation. The current liquidities are inadequate to absorb the continued weak financial performance, but that's something we have to face.

Port Colborne is also on the seaway system. I have to say that grain is the major commodity there, but that is not to say it is the only commodity. We have 13,000 tonnes of grain right now. In 1985 a 20-year lease was signed with Goderich Elevators. The cash position is at a critical level. I would say that we do not have an ideal situation in Port Colborne. We have a reserve of $3.5 million.

Churchill, for those who do not know, is a port in Manitoba. We just completed a task force study or report; it was tabled a few weeks ago. If there are any specific questions, I would be more than happy to answer them later.

Briefly, it handles mainly grain traffic. Looking at the numbers, we have about 300,000 tonnes of grain for about 30,000 tonnes of general cargo. There is no real reserve in the port. As I said earlier, the traffic is totally dependent on grain. We face many challenges. We hope the recommendations put forward by the task force can be addressed and resolved. Maybe this will bring new activities to the Port of Churchill.

The Vice-Chairman (Mr. Comuzzi): Which task force report are you referring to?

Mr. Tessier: Mr. Axworthy's task force report on the Port of Churchill—

The Vice-Chairman (Mr. Comuzzi): I thought so.

Mr. Tessier: —through the chairman, Graham Dixon.

If I may, Chairman, I would say in short that the Canada Ports Corporation's operating and net performance has improved steadily. Major contributing factors were significant capital investments in Sept-Îles and at the Port of Belledune, and the acquisition of Ridley Terminals Inc. in Prince Rupert.

Our forecast results support the continuation of this performance. Some divisional ports face a weak financial position with limited liquidity. CPC's financial outlook supports growth in revenues. The main uncertainty is with the future of RTI in 1998. I don't know what is going to happen with the Japanese and the renewal, if any, of a coal contract with the Japanese. Presently we transship about 6.5 million tonnes. This is quite significant for the Port of Prince Rupert, but we have no specific information on what could happen in 1998.

[*Traduction*]

Le port suivant le long de la voie maritime est celui de Prescott. Nous avons pris en charge l'exploitation de ce port l'an dernier, mais cette diapositive ne donne pas les chiffres de 1994. Toutefois, je peux vous confirmer que la situation s'est Considérablement améliorée en 1994. Si nous comparons les neuf premiers mois de l'an dernier avec ceux de 1993, on constate que les produits d'exploitation sont passés de 700 000$ à presque 2 millions de dollars.

Évidemment, le trafic principal est celui des céréales. Nous travaillons en très étroite collaboration avec l'Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario. Toutefois, le défi de ce port est considérable. Les immobilisations ne génèrent pas des recettes suffisantes par rapport au coût d'exploitation. Les liquidités actuelles ne suffisent pas à compenser la faible performance financière qui se maintient, mais c'est la situation.

Le port suivant est celui de Port Collorne, où les céréales constituent la principale marchandise. À l'heure actuelle, nous avons 13 000 tonnes de céréales. En 1985, nous avons signé un bail de 20 ans avec les silos Goderich. Les liquidités sont à un point critique. Je dirais que la situation n'est guère rose à Port Colborne. Les réserves de caisse se chiffrent à 3,5 millions de dollars.

Churchill, pour ceux qui ne le sauraient pas, se trouve au Manitoba. Un groupe de travail vient d'y terminer une étude ou un rapport, qui a été déposé il y a quelques semaines. Si vous avez des questions précises, je serai heureux d'y répondre plus tard.

Brièvement, la principale denrée ce sont les céréales. Nous y recevons environ 300 000 tonnes de céréales, alors que les autres marchandises totalisent environ 30 000 tonnes. Il n'y a pas de réserve de caisse. Comme je l'ai dit précédemment, le trafic y est essentiellement céréalier. Nous faisons face à de nombreux défis à Churchill. Nous espérons pouvoir donner suite aux recommandations du groupe de travail. Peut-être pourra-t-on ainsi augmenter l'activité au port de Churchill.

Le vice-président (M. Comuzzi): Vous parlez du rapport de quel groupe de travail?

M. Tessier: Du groupe de travail de M. Axworthy sur le port de Churchill. . .

Le vice-président (M. Comuzzi): C'est ce que je pensais.

M. Tessier: . . .sous la présidence de Graham Dixon.

Si vous le permettez, monsieur le président, j'aimerais dire qu'en bref, la performance de la Société canadienne des ports en ce qui a trait à son budget d'exploitation et au bénéfice net s'améliore continuellement. Des investissements considérables en immobilisations à Sept-îles et dans le port de Belledune ainsi que l'acquisition de Ridley Terminals Inc. à Prince Rupert ont contribué de façon marquée à cette amélioration.

Nos prévisions nous portent à croire que cette performance va se maintenir. Toutefois, la situation financière de certains ports divisionnaires est faible vu leur peu de liquidités. Nous prévoyons une croissance dans nos recettes. Le plus grand facteur d'incertitude vient de l'avenir de RTI en 1998. Nous ne savons pas ce qui va se passer, si les Japonais vont renouveler leur contrat de charbon. À l'heure actuelle, nous transbordons environ 6,5 millions de tonnes. Cela représente une partie considérable du trafic du port de Prince Rupert, mais nous n'avons aucune donnée précise sur ce qui pourrait se produire en 1998.

[*Text*]

There are a couple of other things I'd like to add here. The ports' ability to absorb additional costs is increasingly limited. Also the ports' freedom to increase tariffs and also revenues is diminishing, so it's very challenging.

This is on the LPCs. Very briefly—because you're going to meet with the LPCs, I'm sure—I'd like just to walk you through the LPCs, the local port corporations. I'll do it slightly faster this time.

• 1555

The Port of Halifax is mainly known for its container facilities. The Port of Halifax had a few challenges a few years ago. The recession was part of it. Traffic fell from 3.9 million tonnes to 2.5 million tonnes in 1993, but it is now building up to 2.7 million tonnes.

The port shows promise for improved results, and they have a healthy cash position to face any difficulties that may come about. The reserve at the Port of Halifax is $7.9 million, and the five–year capital investment forecast at the Port of Halifax is approximately $14.5 million.

The Port of Montreal is also well known for its container traffic. As the port manager and the port administration put forward a few weeks ago, the Port of Montreal has a superb record of 7.1 million tonnes in container traffic transshipment. The forecast is very positive. They have a healthy cash position, a reserve of $49.3 million, and for the next five years they anticipate approximately $109 million in capital investment.

Over 50% of the container traffic is U.S. and the rest is Canadian, so you can appreciate that whatever goes on, Canada–U.S. is very significant and could have an impact, positive or not. So the Port of Montreal is well positioned and the numbers are very positive.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): You mentioned that the Port of Montreal had seven or eight million tonnes. . .

Mr. Tessier: In terms of container traffic, it had 7.1 million tonnes in—

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): So the numbers we received from the minister's office yesterday of 15 million tonnes in 1993—the balance is made up of. . . The five–year average is almost 18 million tonnes.

Mr. Tessier: Right. Besides containers, Mr. Chairman, the Port of Montreal also handles grain, petroleum products, iron ore and non–containerized cargo such as forest products. Those are the other commodities, but container cargo is really the bread and butter at the Port of Montreal.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Your reference to Halifax just gave us a container tonnage.

[*Translation*]

J'aimerais ajouter encore quelques points. Les ports sont de moins en moins en mesure, d'une part, d'absorber des coûts supplémentaires et, d'autre part, d'augmenter les tarifs et les recettes; vous comprendrez que leur situation est précaire.

Passons au sociétés portuaires locales. Très brièvement—puisque vous entendrez des représentants de ce secteur, j'en suis persuadé—j'aimerais vous donner un aperçu des SPL. Je vais aller un peu plus vite cette fois–ci.

On connaît surtout le Port de Halifax comme terminal à conteneurs. Il y a quelques années, le Port de Halifax a eu quelques difficultés à surmonter, en partie à cause de la crise économique. Le trafic y a chuté de 3,9 millions de tonnes à 2,5 millions de tonnes en 1993, mais est maintenant légèrement à la hausse, à 2,7 millions de tonnes.

Tout laisse croire à une croissance du rendement financier du port. La situation de trésorerie est favorable et peut servir de coussin en cas de difficultés financières. Les réserves de caisse du Port de Halifax se chiffrent à 7,9 millions de dollars. Nous prévoyons investir environ 14,5 millions de dollars en immobilisations dans le Port de Halifax.

Un autre port bien connu pour son trafic de conteneurs, c'est le Port de Montréal. Comme le directeur et l'administration du port l'ont fait valoir il y a quelques semaines, le Port de Montréal a atteint le niveau enviable de 7,1 millions de tonnes de transbordement de conteneurs. Les perspectives sont fort encourageantes. En effet, les liquidités sont bonnes, les réserves atteignent 49,3 millions de dollars et au cours des cinq prochaines années, on prévoit investir environ 109 millions de dollars au titre des immobilisations.

Plus de la moitié du trafic de conteneurs provient des liaisons avec les États–Unis et le reste avec le Canada et donc vous comprendrez que tout ce qui touche les relations Canada–États–Unis est très important et peut avoir une incidence considérable, en bien ou en mal. Quoi qu'il en soit, le Port de Montréal occupe une situation enviable et les chiffres sont très encourageants.

Le vice–président (M. Comuzzi): Vous avez mentionné 7 ou 8 millions de tonnes au Port de Montréal. . .

M. Tessier: Je parlais du trafic de conteneurs qui a atteint 7,1 millions de tonnes en. . .

Le vice–président (M. Comuzzi): Donc, si je compare avec les chiffres que nous avons reçus hier du bureau du ministre, soit 15 millions de tonnes en 1993, le solde se compose. . . La moyenne sur cinq ans est de presque 18 millions de tonnes.

M. Tessier: En effet. Outre le trafic de conteneurs, monsieur le président, au Port de Montréal, on fait également la manutention des céréales, des produits pétroliers, du minerai de fer et des cargaisons non conteneurisées telles que les produits forestiers. Il y a d'autres marchandises, mais l'essentiel du trafic au Port de Montréal provient des conteneurs.

Le vice–président (M. Comuzzi): Lorsque vous avez parlé de Halifax, vous nous avez donné le tonnage pour les conteneurs.

[*Texte*]

Mr. Tessier: At the Port of Halifax, if I was to go back to the numbers. . . I had the numbers giving the breakdown at the Port of Halifax. Some 3.2 million tonnes are directly under the public wharfs at that port, while the rest, 10.9 million tonnes, is in private facilities. So you can see the difference. In Montreal it's all under Montreal facilities.

In our system you have private wharfs and public wharfs. In the Port of Quebec, for example, Ultramar brings six to seven million tonnes within harbour limits, but that tonnage is transshipped through the private facility of Ultramar, and the port generates only harbour dues in terms of revenues. Harbour dues are limited compared to what you would get from containers, because harbour dues and other tariffs and rental and so on. . .

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): So harbour dues are different from tariffs?

Mr. Tessier: It is only one of the three main tariffs. In our jargon we call them harbour dues, berthage and wharfage tariffs. Those are the three main tariffs, but there are others too. In Montreal, because they operate the railway, there would be a charge to handle the boxcars or the containers in the port.

Other ports have electricity charges, and you have specific tariffs for those things. However, those three tariffs—harbour dues, berthage and wharfage—apply to public facilities. Only harbour dues apply to private facilities, not berthage or wharfage.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Thank you.

• 1600

Mr. Tessier: Mr. Chairman, am I saying too much? Please let me know.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): No, I'm expecting you to say more.

Mr. Tessier: I was told I had a three–hour floor here tonight.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): As long as we get a break in between.

Mr. Tessier: Okay.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): We're going to run this like the O.J. case.

Mr. Tessier: This is the nuance in the Port of Halifax between private. . .I mean the container traffic. Again, in Halifax as well as Montreal container traffic is very significant in terms of revenue generation.

To finish on the Port of Montreal, if I haven't already said so, they have a positive operating income, as you can see, except in 1989, but there was a grain problem then. As you remember, in 1988 they had a drought in the prairies, and this had an impact on transshipment in winter at the Port of Montreal, but a minor one. The operating income of the Port of Montreal has consistently been very positive.

[*Traduction*]

M. Tessier: Au Port de Halifax, si je reprends les chiffres. . . J'avais la ventilation pour Halifax. Quelque 3,2 millions de tonnes ont transité par nos installations publiques alors que le reste, soit 10,9 millions de tonnes, est passé par des installations privées. Vous voyez la différence. À Montréal, tout passe par nos installations.

Dans notre réseau, il y a des quais privés et des quais publics. À Québec par exemple, Ultramar transborde 6 à 7 millions de tonnes dans le port, mais en se servant de ses propres installations et donc nous ne percevons que les droits portuaires. Or, ceux–ci sont limités si on les compare à ce que nous toucherions pour le transbordement des conteneurs, car ces droits ainsi que les autres tarifs et frais de location. . .

Le vice–président (M. Comuzzi): Donc ces droits portuaires diffèrent des tarifs?

M. Tessier: Il s'agit d'un des trois principaux tarifs. Dans notre jargon, nous parlons de droits portuaires, et de frais de mouillage et d'amarrage. Ce sont là les trois principaux tarifs, mais il y en a d'autres. À Montréal, puisqu'on y exploite un réseau ferroviaire, on percevrait également des droits de manutention des wagons ou des conteneurs.

Dans d'autres ports, il y a des frais d'électricité et des tarifs spéciaux s'appliquent. Toutefois, ces trois tarifs, les droits portuaires, les frais de mouillage et les frais d'amarrage sont perçus dans les installations publiques. Dans le cas des installations privées, nous ne touchons que les droits portuaires et non pas de droits de mouillage et d'amarrage.

Le vice–président (M. Comuzzi): Merci.

M. Tessier: Monsieur le président, suis–je trop loquace? Prévenez–moi.

Le vice–président (M. Comuzzi): Non, je m'attends à ce que vous en disiez plus encore.

M. Tessier: On m'a dit que j'avais la parole pendant trois heures ce soir.

Le vice–président (M. Comuzzi): À condition que nous puissions prendre une pause.

M. Tessier: Très bien.

Le vice–président (M. Comuzzi): Nous allons procéder comme pour l'affaire O.J.

M. Tessier: La différence au port de Halifax entre le privé. . . Je parle du trafic de conteneurs. À Halifax tout comme à Montréal, le trafic de conteneurs est très lucratif.

Pour en finir avec le port de Montréal, si je ne l'ai pas déjà mentionné, les bénéfices d'exploitation y sont positifs, comme vous pouvez le constater, sauf en 1989 où il y a eu des difficultés avec les céréales. Vous vous rappellerez qu'en 1988, les Prairies ont connu la sécheresse, et cela a eu une incidence sur le transbordement, pendant l'hiver, dans le port de Montréal, une incidence minime. Les bénéfices d'exploitation du port de Montréal sont uniformément très encourageants.

[*Text*]

I would like now to pass over the prairies very quickly and go to Vancouver and Prince Rupert. Prince Rupert is a port with two main commodities, grain and coal. The grain traffic is significant, and you are probably familiar with the Prince Rupert grain terminal. The issue I want to raise here is that grain traffic may decline as a result of the upcoming reform of the WGTA. Maybe this could have an impact on the parity rates for Vancouver and Prince Rupert, but this is only a maybe. However, given the importance of grain, it could have a significant impact.

With regard to coal traffic, as I said for Ridley Terminals, if the Japanese do not renew their contract, it could have a major impact in 1998 and 1999. Together with the grain this represents close to 12 million tonnes, and in 1994 the Port of Prince Rupert handled 13.8 million tonnes. So you can appreciate the significant difference and the significant impact this could have.

I have to say here that with regard to financial performance, the Port of Prince Rupert shows a strong 1993 cash position. One of the key strategic issues the port has raised is profitability through traffic diversion. They are aware of those two major commodities. They tried to diversify their business. They have a reserve of $10.9 million and over the next five years, from 1995 to 1999, they are planning to spend close to $10 million.

The Port of Quebec—

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Before we leave Prince Rupert, for the benefit of the committee, you mentioned in your evidence the WGTA, and I think the section in the WGTA that says, for the purposes of interpreting this act the Port of Prince Rupert shall be construed as equidistant to the Port of Vancouver whenever you're measuring... Do you have any idea what the additional CN supplement is to transport to Prince Rupert?

Mr. Tessier: There is a 140–kilometre difference, and I don't know what that represents in terms of additional cost.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): You wouldn't have that figure?

Mr. Tessier: No, I don't.

We want to go now to the Port of Quebec. The Port of Quebec has always been strong because of grain traffic. Unfortunately, the grain is now moving more westward than eastward, and this has had a severe impact on the performance of the port, traffic–wise and revenue–wise. This is why you see the operating profit margin becoming more affected—because of the grain traffic.

The liquid bulk traffic is handled at the Port of Quebec, mainly at private wharfs with Ultramar, and, as I said earlier, this traffic generates harbour dues and that is it. The Quebec elevator is one of the most efficient in eastern Canada. We believe the Port of Quebec may benefit from the upcoming WGTA reform, because, if you remember and if you are close to that business, the WGTA may disappear. Maybe there will be a new competitive edge going eastward. These are all maybes,

[*Translation*]

J'aimerais maintenant sauter très rapidement les Prairies pour parler de Vancouver et de Prince Rupert. Prince Rupert dépend essentiellement de deux marchandises, les céréales et le charbon. La trafic céréalier y est considérable et vous connaissez probablement le terminal de céréales de Prince Rupert. J'aimerais souligner, à votre intention, que ce trafic risque de diminuer à la suite de la réforme proposée de la LTGO. En effet, cette réforme pourrait avoir une incidence sur la parité des tarifs entre Vancouver et Prince Rupert, mais cela reste à voir. Toutefois, compte tenu de l'importance des céréales pour ce port, l'incidence pourrait être très marquée.

En ce qui concerne le trafic du charbon, comme je l'ai mentionné, en parlant de Ridley Terminals, si le Japonais ne renouvellent pas leur contrat, cela pourrait avoir des répercussions considérables en 1998 et 1999. Le charbon représente, avec les céréales, un volume de près de 12 millions de tonnes et en 1994, 13,8 millions ont transité par le port de Prince Rupert. Vous comprendrez les conséquences de tout changement pour ce port.

Je dois dire qu'en ce qui concerne la performance financière du port de Prince Rupert, en 1993, on y affichait un niveau élevé de liquidités. L'un des grands enjeux stratégiques du port, c'est la nécessité d'accroître sa rentabilité en diversifiant le trafic. Les responsables sont conscients de ces deux principales marchandises. Ils ont essayé de diversifier. Les réserves atteignent 10,9 millions de dollars et au cours des cinq prochaines années, soit de 1995 à 1999, on envisage dépenser près de 10 millions de dollars en immobilisations.

Le Port de Québec...

Le vice–président (M. Comuzzi): Avant de quitter Prince Rupert, pour notre gouverne, vous avez mentionné la LTGO et je pense qu'une des dispositions de la loi précise qu'aux fins d'interprétation, le port de Prince Rupert est réputé être à la même distance que le port de Vancouver lorsque l'on calcule... Avez–vous une idée du supplément que perçoit le CN pour le transport jusqu'à Prince Rupert?

M. Tessier: Il y a une différence de 140 kilomètres, mais je ne sais pas ce que cela représente comme coût supplémentaire.

Le vice–président (M. Comuzzi): Vous n'avez pas ce chiffre?

M. Tessier: Non.

J'aimerais maintenant passer au Port de Québec. Celui–ci a toujours affiché une forte performance grâce au trafic des céréales. Malheureusement, les céréales se déplacent maintenant plutôt vers l'ouest que l'est, ce qui a eu de graves répercussions sur la performance du port, tant au niveau du trafic qu'au niveau des recettes. C'est pourquoi l'on constate une diminution de la marge bénéficiaire d'exploitation, à cause du trafic céréalier.

En ce qui concerne le vrac liquide, au Port de Québec, ce sont surtout les quais privés, Ultramar, qui s'en chargent, ce qui, comme je l'ai déjà expliqué, permet la rentrée de droits portuaires, mais c'est tout. The Quebec elevator est l'un des plus efficaces dans l'Est du Canada. Nous pensons que le Port de Québec pourrait profiter de la réforme proposée de la LTGO car, vous vous rappellerez qu'il se pourrait que la LTGO soit appelée à disparaître. L'Est y gagnera peut–être une meilleure

[*Texte*]

which is why I'm saying there might be some positive impact. They don't have containers. They mainly depend on forest products in terms of general cargo, and competition is very, very severe on the St. Lawrence River. The 1994 traffic is up by 17%, up to 16 million tonnes, due largely to the liquid bulk volumes, which are mainly on private facilities at Ultramar.

• 1605

Unfortunately, as we show here, the operating performance is generally negative and there has been a drop in the cash position between 1986 and 1990. So there are a couple of issues facing the port, including aging port facilities and poor competitiveness.

The port has $3.9 million in reserve. The five–year capital investment is in the order of $8.5 million, and they are presently working on major infrastructure repairs. In the following months, we are going to hear from the port as to the amount of money that has to be invested and the kind of system that must be put in place to correct some of those deficiencies.

As far as the Port of Saint John is concerned, maybe Madame would like to talk about this one.

Mrs. Wayne (Saint John): I'd like to talk about what you're going to do in Belledune and about how it's going to affect Saint John before the day is over.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): You'll have an opportunity.

Mrs. Wayne: Thank you, Joe.

Mr. Tessier: You will correct me if I am wrong, Madame, on the Port of Saint John?

Mrs. Wayne: I will.

Mr. Tessier: We were pleased to see the results of recent transactions in the rail industry. They will ensure that the connection between Montreal and Saint John is maintained. You will remember that CP Rail had abandoned the line. There has been a purchase made through different partners and the port can now be assured the link will be maintained, and in a competitive manner.

As for the traffic performance at the port, the numbers are very, very eloquent. The traffic went from 8.6 million tonnes to about 19.6 million tonnes, but again this is largely due to liquid bulk handled at private facilities. I don't have to mention the name, but if I do you will remember that it is a major petroleum business in New Brunswick. Again, this is a private facility, thus there are no major revenues generated through this 50% increase. You can see from the operating revenues that the numbers are roughly the same, going from $12.3 million to $11.7 million.

Potash is the most important dry bulk commodity, representing a stable source of revenue. The port used to handle more containers, but years ago traffic was diverted from Saint John to Halifax.

The Port of Saint John believes that with north–south business developing, there might be some interesting potential for Saint John to serve such markets as South and Central America, Africa and Caribbean countries.

[*Traduction*]

position compétitive. Ce sont les impondérables et c'est pourquoi je dis que le résultat pourrait être positif. Le port n'a pas de service de conteneurs. Ce sont les produits forestiers qui constituent essentiellement la marchandise et ce secteur est extrêmement compétitif sur le fleuve Saint–Laurent. En 1994, le trafic était en hausse de 17 p. 100, atteignant 16 millions de tonnes grâce surtout au vrac liquide qui passe principalement par les installations privées de Ultramar.

Malheureusement, comme vous pouvez le voir ici, les résultats sont plutôt négatifs et les liquidités ont diminué entre 1986 et 1990. Ce port connaît donc plusieurs problèmes, y compris le vieillissement de ses installations et une compétitivité défaillante.

Les réserves du port sont de 3,9 millions de dollars. Les immobilisations sur cinq ans se situent autour de 8,5 millions de dollars et on effectue actuellement de grands travaux de réparation des infrastructures. Dans les mois à venir, le port nous fera savoir combien devra être investi et quel genre de système on devra mettre en place pour remédier à certaines de ces lacunes.

En ce qui concerne le port de Saint John, madame voudra peut–être dire quelques mots à ce sujet.

Mme Wayne (Saint John): J'aimerais que nous discutions de ce que vous allez faire à Belledune et de ce que cela signifie pour Saint John, avant la fin de la journée.

Le vice–président (M. Comuzzi): Vous en aurez l'occasion.

Mme Wayne: Merci, Joe.

M. Tessier: Vous me le direz, madame, si je me trompe, en ce qui concerne le port de Saint John?

Mme Wayne: Certainement.

M. Tessier: Nous avons été heureux des résultats des transactions récentes dans l'industrie ferroviaire. La liaison entre Montréal et Saint John sera maintenue. Vous vous rappellerez que CP Rail avait abandonné la voie. Plusieurs associés se sont portés acquéreurs de cette voie et le port peut maintenant compter que la voie sera maintenue et ce de façon compétitive.

En ce qui concerne le trafic du port, les chiffres sont extrêmement éloquents. Ce dernier est passé de 8,6 millions de tonnes à environ 19,6 millions de tonnes, mais là encore, c'est essentiellement dû au vrac liquide qui passe par les installations privées. Je ne veux pas donner de nom, mais vous vous souviendrez qu'il s'agit d'une grande entreprise pétrolière au Nouveau–Brunswick. Ici encore, puisqu'il s'agit d'installations privées, malgré cette augmentation de 50 p. 100, les recettes n'ont pas augmenté de façon marquée. Vous constaterez que les produits d'exploitation sont plus ou moins les mêmes, passant de 12,3 millions de dollars à 11,7 millions de dollars.

C'est la potasse qui constitue la marchandise en vrac solide la plus importante et qui apporte ainsi une source stable de revenu. Par le passé, il y avait plus de trafic de conteneurs dans le port, mais il y a déjà longtemps que celui–ci est desservi par le port de Halifax.

Les responsables du port de Saint John estiment que vu l'essor du trafic nord–sud, des possibilités intéressantes de desservir des marchés tels que ceux de l'Amérique du Sud et de l'Amérique centrale, de l'Afrique et des Antilles s'offrent à Saint John.

[*Text*]

Forest products are a major niche market for the Port of Saint John. The Port of Saint John works very actively in maintaining this business and expects to continue its strength in this domain.

The financial performance, stable operating revenues and positive operating income during the period... There are a few outstanding issues. One of them is the port's financial viability, which is due to the refinancing of an existing debt that the Port of Saint John has with the federal government. It is in the neighbourhood of $18.1 million. The Port of Saint John has $2.4 million in reserve. In the next five years, capital investment is going to be in the neighbourhood of $5 million.

Now, let's go to the Port of St. John's very briefly.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Just before you go on, could you...? When we talk about Saint John and Halifax, I make a note here that they handle basically the same products, but I don't know the proportions.

Mr. Tessier: No. Halifax mainly handles—

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Containers.

Mr. Tessier: Well, at the Port of Halifax facilities, it is containers—2.7 million out of approximately 3.5 million. So containers are a major commodity.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): That's 3.5 million what?

Mr. Tessier: Tonnes.

• 1610

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Our numbers here show they do an average of 15 million tonnes.

Mr. Tessier: Yes, but as I said earlier, the other traffic is on private facilities.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Oh, I see.

Mr. Tessier: Which again is petroleum products in particular.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Is there some way we could get these clearer in our minds?

Mr. Tessier: Yes, they are in the book here. The problem is I'm trying to extract a few pieces of information.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Okay.

Mr. Tessier: But if you go through our presentation, we indicate what the total cargo is. I can provide you with more details per commodity, if this is the wish of the committee.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Especially with Saint John and Halifax. Thank you.

Mr. Tessier: Do we have this information available right now?

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Maybe if we also have that information between Quebec and Montreal so we can compare the commodities...

Mr. Tessier: As a matter of fact, if you so wish, I can give it to you right now.

[*Translation*]

Les produits forestiers sont un des principaux créneaux du port de Saint John. On y travaille très agressivement pour maintenir ce secteur et on s'attend à ce que le port consolide sa position.

La performance financière, des produits d'exploitation stables et des bénéfices d'exploitation positifs au cours de la période... Il y a quelques problèmes à régler. Notamment la viabilité financière du port qui doit refinancer sa dette actuelle avec le gouvernement fédéral. Celle–ci est d'environ 18,1 millions de dollars. Le Port de Saint John a des réserves de 2,4 millions de dollars. Au cours des cinq prochaines années, les investissements en immobilisations atteindront quelque cinq millions de dollars.

Maintenant parlons brièvement du port de St. John's.

Le vice–président (M. Comuzzi): Avant que vous ne poursuiviez, pourriez–vous...? Lorsque nous parlons de Saint John et de Halifax, je constate qu'essentiellement, ces deux installations reçoivent les mêmes produits, mais je n'ai pas les pourcentages.

M. Tessier: Non. Halifax reçoit surtout...

Le vice–président (M. Comuzzi): Des conteneurs.

M. Tessier: Au port de Halifax, ce sont surtout des conteneurs—2,7 millions sur environ 3,5 millions. Donc la marchandise principale, ce sont les conteneurs.

Le vice–président (M. Comuzzi): Vous parlez de 3,5 millions de quoi?

M. Tessier: De tonnes.

Le vice–président (M. Comuzzi): Nos chiffres indiquent ici une moyenne de 15 millions de tonnes.

M. Tessier: Oui, mais comme je l'ai déjà dit, le reste passe par des installations du secteur privé.

Le vice–président (M. Comuzzi): Je vois.

M. Tessier: Notamment et surtout des produits pétroliers.

Le vice–président (M. Comuzzi): Est–ce que l'on pourrait clarifier cela un tout petit peu pour le comité?

M. Tessier: Oui, les chiffres sont dans ce cahier. Le problème vient de ce que je suis en train d'essayer de sérier l'information.

Le vice–président (M. Comuzzi): Très bien.

M. Tessier: Mais si vous avez la patience d'attendre le reste de l'exposé, nous vous donnons des chiffres pour le total des volumes transbordés. Si c'est ce que désire le comité, je peux vous donner une ventilation par produit.

Le vice–président (M. Comuzzi): J'aimerais bien, surtout pour Saint John et Halifax. Merci.

M. Tessier: Avons–nous les chiffres?

Le vice–président (M. Comuzzi): Nous pourrions aussi avoir les chiffres de Québec et Montréal, pour pouvoir comparer par produit...

M. Tessier: De fait, et si vous le désirez, je peux vous fournir le renseignement tout de suite.

[*Texte*]

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): No. Just as long as we have it.

Mr. Tessier: We produced a document called the *Statistical Handbook*, which gives you the Ports Canada traffic by commodity and by port. So we'll give everyone here a copy of this document, which is updated.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Fine.

Mr. Tessier: Did I miss anything, Madam, on Saint John?

Mrs. Wayne: Well, you missed the sugar that was shipping out of there, and we're hoping that's going to stay as well—the sugar cane and the sugar.

Mr. Tessier: The financial performance of the Port of St. John's, Newfoundland, shows positive results over the period, with some variation associated with business cycles, a trend towards stable performance and moderate improvements in some years. The Port of St. John's shows an adequate cash position. They have a reserve of $2.3 million and their capital investment for the next five years is in the neighbourhood of $4.7 million.

There is nothing else on the Port of St. John's. You see the operating profit margin.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): What's your main product?

Mr. Tessier: Container traffic is the main product at the Port of St. John's. At the Port of St. John's we have bulk cargo. The Port of St. John's handles approximately one million tonnes, and container traffic is approximately one–third of that one million tonnes. This container traffic circulates mainly between Montreal and St. John's, and Halifax as well, I believe.

Another major commodity is liquid bulk, which is as significant as the container traffic, meaning about 350,000 tonnes of liquid bulk.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): I've just been asked to see if you would be good enough to outline to us in the ports under your jurisdiction, insofar as tonnage is concerned, how that tonnage is made up, plus what happens under the private enterprise system with respect to what is being shipped from your ports. That's the information that would be helpful.

Mr. Tessier: Do you want this right now?

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Oh no. My goodness, you overwhelm me with your... We'll have it and we'll distribute it to the members of the committee.

Mr. Tessier: The last port, but not the least, is the Port of Vancouver. As you see, the Port of Vancouver is the second largest port in North America. The traffic handled at the port is significant, almost between 60 million and 70 million tonnes.

The major commodities handled at the Port of Vancouver are grain, coal, potash—all the commodities you can find go through the Port of Vancouver. They also have major port activity in containers.

If you look at the importance of container traffic, as a matter of fact, Montreal, Vancouver and Halifax are the three major container ports internationally. In St. John's, Newfoundland, you also have traffic and in Saint John, New Brunswick, also.

[*Traduction*]

Le vice–président (M. Comuzzi): Non. Il suffit que vous le donniez à un moment ou à un autre au comité.

M. Tessier: Nous avons publié un document intitulé *Séries statistiques*, qui donne par produit les chiffres des volumes transbordés par Ports Canada. Nous fournirons à chacun d'entre vous un exemplaire du document en question, mis à jour.

Le vice–président (M. Comuzzi): Très bien.

M. Tessier: Est–ce que j'ai raté quoi que ce soit, madame, à propos de Saint John?

Mme Wayne: Oui, vous avez omis de parler du sucre, or nous espérons que ça se maintiendra... la canne à sucre et le sucre.

M. Tessier: Pour St. John's, de Terre–Neuve, on constate pendant cette période des résultats financiers positifs, qui peuvent varier en fonction des cycles économiques, avec cependant une certaine tendance à la stabilité et avec quelques améliorations certaines années. Le Port de St. John's a une trésorerie saine. Avec une réserve de 2,3 millions de dollars, leurs investissements en infrastructure des cinq prochaines années avoisinent les 4,7 millions de dollars.

Nous n'avons rien d'autre concernant le port de St. John's. La marge bénéficiaire d'exploitation est indiquée ici.

Le vice–président (M. Comuzzi): Qu'est–ce qui constitue l'essentiel des volumes transbordés?

M. Tessier: Les conteneurs, pour ce qui est de St. John's. Il faut également citer les produits en vrac. Le volume transbordé à St. John's atteint environ un million de tonnes, dont un tiers pour les conteneurs. Il s'agit surtout, pour les conteneurs, d'un transport qui se fait entre Montréal et St. John's, en passant parfois par Halifax, si je ne me trompe.

Il faut également citer, et c'est important, le vrac liquide qui a autant d'importance que le transport des conteneurs, soit 350 000 tonnes pour ces produits liquides en vrac.

Le vice–président (M. Comuzzi): On vient de me demander de voir si vous ne pouviez pas avoir la gentillesse, pour les ports qui relèvent de votre compétence, de nous donner la composition des volumes, en indiquant également ce qui revient à l'entreprise privée. Voilà une information qui nous serait utile.

M. Tessier: Voulez–vous les chiffres tout de suite?

Le vice–président (M. Comuzzi): Mon Dieu, non. Vous nous avez déjà abreuvés... Vous nous les ferez parvenir, et ce sera distribué aux membres du comité.

M. Tessier: Le dernier port, et non le moindre, le port de Vancouver. Comme vous voyez, c'est le deuxième port d'Amérique du Nord. Les volumes transbordés sont importants, entre 60 et 70 millions de tonnes.

Les grands produits qui sont manutentionnés à Vancouver sont les céréales, le charbon et la potasse: mais on trouve au port de Vancouver à peu près tous les produits imaginables. Il y a évidemment aussi le trafic de conteneurs.

Pour ce qui est de conteneurs, on peut dire que Montréal, Vancouver et Halifax sont nos trois plus grands ports pour le trafic international. Mais il y a également St. John's de Terre–Neuve et Saint John au Nouveau–Brunswick.

[*Text*]

The traffic at the Port of Vancouver generates, as I said and as you can see here, a substantial amount of operating revenues. It also generates a substantial operating profit margin.

The Port of Vancouver is actively involved right now in building a new container terminal at Deltaport on Roberts Bank. The investment is in the neighbourhood of $160 million or $170 million. This is quite significant because this is where a lot of activities are developing with the Pacific Rim.

The Port of Vancouver is positioning itself to face competition with the American ports like Seattle and Tacoma. What they are doing is absolutely a good marketing strategy.

In 1994 the Port of Vancouver saw the container traffic increasing by 13%. That is quite interesting. In 1993 they had 3.5 million tonnes, so if you add another 13% on top of that you're getting close to 4 million tonnes. The container traffic is also quite important in terms of generating revenues.

So there has been a growth trend in financial performance over the period, a significant fixed assets base, an excellent cash position and a strong revenue–generating potential of ports operations.

The reserve at the Port of Vancouver is $48.8 million. The 5–year capital investment is about $251 million. The port will have to borrow about $150 million to face the requirements, but we believe the forecast indicates a strong future for the Port of Vancouver.

As you can see, in 1984 the Ports Canada ports had 165 million tonnes in traffic. In 1993 they had 160 million tonnes. What that means is the traffic has not necessarily increased significantly, but there have been shifts in traffic. That's 50% of the total Canadian port traffic that we handle. LPCs, local port corporations—those seven ports that are more autonomous—handle 83% of that 166. The ports under CPC management handle the remaining 17%.

The dry bulk traffic—mainly coal, grain and iron ore—was 59% of Ports Canada's 1993 tonnage. Liquid bulk—primarily petroleum products—was 27%, containers were 7.5% and the non–container traffic was 6%.

The traffic through Ports Canada in 1993 is slightly above 1984's, but, as I said earlier, there is a shift in the cargo mix. The dry bulk is down 10%, the liquid bulk is up 23%, and what is quite interesting is the container traffic is up 43%.

With the expected upward trend as economic conditions improve during the next five years, total traffic should surpass 185 million tonnes in 1999. Again, we expect increases in coal, grain, metals, petroleum products and also containers, to name a few. The financial performance, of course, will follow the indications of the increase in traffic.

Overall, to summarize the highlights of what I said, the traffic performance at Ports Canada has fluctuated but has remained in the range of 170 million tonnes. This performance is forecast to continue over the next few years.

[*Translation*]

• 1615

Comme vous le voyez, le produit d'exploitation du Port de Vancouver est considérable. La marge bénéficiaire d'exploitation est également importante.

Le Port de Vancouver fait maintenant construire un nouveau terminal pour conteneurs à Deltaport sur Roberts Bank. L'investissement est de l'ordre de 160 ou 170 millions de dollars. C'est un projet qui revêt une importance particulière du fait des échanges entre le port et la région du Pacifique.

Le Port de Vancouver est en train de se positionner face à la concurrence des ports américains tels que Seattle et Tacoma. Pour cela, il dispose d'une stratégie de marketing excellente.

En 1994, le Port de Vancouver a vu son trafic conteneurs augmenter de 13 p. 100. C'est une statistique intéressante. En 1993, cela représentait 3,5 millions de tonnes—plus 13 p. 100, cela fait près de 4 millions de tonnes. Le trafic conteneurs est par ailleurs une source de recettes non négligeable.

On peut dire qu'il y a eu donc une tendance à la croissance sur le plan financier pendant cette période, les capitaux fixes continuent à constituer une base excellente, la trésorerie est en bonne santé et les perspectives de recettes pour les opérations portuaires sont excellentes.

La réserve du Port de Vancouver représente 48,8 millions de dollars. Le plan quinquennal d'investissement prévoit 251 millions de dollars. Le port sera obligé d'emprunter 150 millions pour faire face à ses besoins, mais selon nos prévisions, le Port de Vancouver a un avenir brillant devant lui.

Comme vous pouvez le voir, en 1984, les ports de Ports Canada totalisaient un trafic de 165 millions de tonnes. En 1993, ce chiffre était de 160 millions de tonnes. Cela veut dire que les volumes n'ont donc pas nécessairement augmenté de façon significative, mais il y a eu une évolution de ce trafic. Cela représente 50 p. 100 du trafic total des ports canadiens dont nous avons la responsabilité. Les sociétés portuaires locales, les SPL—c'est–à–dire les sept ports qui sont plus autonomes—représentent 83 p. 100 des 166 millions. Les ports qui relèvent de la compétence de la SCP prennent en charge les 17 p. 100 restants.

Il y a ensuite le vrac sec—surtout le charbon, les céréales et les minerais de fer—représentant, en 1993, 59 p. 100 du tonnage de Ports Canada. Le vrac liquide—surtout les produits du pétrole—représentait 27 p. 100, les conteneurs, 7,5 p. 100 et le trafic hors conteneur, 6 p. 100.

En 1993, en constate une légère progression par rapport à 1984, mais, comme je l'ai déjà dit, il y a une évolution de la composition de ces volumes transbordés. Le vrac sec a baissé de 10 p. 100, alors que le vrac liquide a augmenté de 23 p. 100, et par ailleurs, ce qui est intéressant, le trafic conteneurs est en progression de 43 p. 100.

Étant donné la reprise attendue de la situation économique au cours des cinq prochaines années, on devrait en 1999 dépasser les 185 millions de tonnes. Nous nous attendons à une reprise pour le charbon, les céréales, les métaux, les produits du pétrole et le trafic conteneurs, pour n'en citer que quelques–uns. La performance financière, bien sûr, suivra cette augmentation du trafic.

Globalement, et pour résumer ce que j'ai dit, le trafic de Ports Canada a fluctué, tout en restant aux alentours de 170 millions de tonnes. On s'attend à ce que cette performance se maintienne au cours des années qui viennent.

[*Texte*]

Our operating revenues have steadily grown to in excess of $200 million. Our operating income has fluctuated, primarily due to capital expenditures. The net income has remained healthy throughout the period. While some LPCs are in a healthy cash position, others have limited liquidity. Last but not least, the ports remain more vulnerable in economic cycles or if there is additional cash recovery.

I have four more slides for you just to let you know what the Ports Canada system did over the last few years in terms of dividends and cash contributions. Ports Canada ports paid $85 million in dividends since 1986. In special cash contributions we also paid $268 million for a total of $353 million.

On the other side, the federal government has forgiven debts of almost $480 million. I want you to know that, and you have the breakdown by ports here.

The third slide shows the payments of municipal grants in lieu of taxes. This is something that is quite important in our system. You will see an increase of 45% since 1983. It has reached $16.1 million in 1993. Those grants in lieu of taxes represent 10% of the system operating expenses; 10% is a major portion.

The next slide will show the economic impact. I don't want to say too much here, but the numbers are quite eloquent when you look at what the ports mean for the Canadian economy in terms of revenue, jobs and the rest.

One more slide and that is it. This shows investments in our infrastructure. We have over this period of 10 years from 1984 to 1993 invested $688 million, out of which the CPC and LPC split the majority, which is $560 million, and the federal government grants, $128 million, for a total of $688 million.

Mr. Chairman, that concludes my remarks.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Thank you very much, Mr. Tessier. Did you want to turn it back now to the chairman?

Mr. Tessier: Yes, please.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Go ahead, Mr. Masters.

Mr. Masters: Mr. Chairman, basically from all the statistics I did, the only point I would just pick up on quickly was that when Mr. Tessier said there were dividends paid, I want it to be clear that those dividends were paid to the federal government as the shareholder.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Those are the numbers. . .around $350 million paid, and then they forgave $450 million.

Mr. Tessier: Yes, we paid $85 million in dividends, about $260 million in cash contributions, and on the other side the government forgave $450 million of that.

[*Traduction*]

Notre produit d'exploitation a progressé de façon constante pour dépasser les 200 millions de dollars. Notre bénéfice d'exploitation a fluctué, et cela essentiellement en raison de certains investissements. Le bénéfice net est resté tout à fait acceptable pendant toute cette période. Certaines SPL ont une trésorerie saine, et certaines autres manquent un peu de liquidités. Enfin, et ce n'est pas sans importance, les ports restent plus sensibles aux cycles économiques, ainsi qu'à toute politique qui nous imposerait d'augmenter nos tarifs.

• 1620

J'ai quatre diapositives supplémentaires, qui vous montreront ce que nous avons pu verser depuis quelques années en dividendes et autres contributions. Pour les dividendes, cela se monte à 85 millions de dollars depuis 1986. Les autres versements spéciaux se montent à 268 millions de dollars pour un total de 353 millions de dollars.

D'un autre côté, le gouvernement fédéral a radié une dette de près de 480 millions de dollars. Je tenais à ce que vous le sachiez, vous avez ici la ventilation par port.

La troisième diapositive indique les versements aux municipalités tenant lieu d'impôts. C'est très important dans notre système. Vous constaterez une augmentation de 45 p. 100 depuis 1983. Cela se monte en 1993 à 16,1 millions de dollars. Ces subventions qui tiennent lieu d'impôts représentent 10 p. 100 de nos dépenses d'exploitation: 10 p. 100 c'est beaucoup.

Sur la diapositive suivante, vous pouvez voir quelle est notre importance économique pour le reste du Canada. Je ne m'attarderai pas, mais les chiffres sont éloquents, et vous voyez ce que rapporte l'économie portuaire en termes de recettes, emplois et tout le reste, pour l'ensemble du Canada.

Encore une diapositive et ce sera fini. Cela vous donne une idée des investissements en infrastructure auxquels nous procédons. Pendant toute cette période de 10 années, de 1984 à 1993, nous avons investi 688 millions de dollars, dont l'essentiel se répartit entre la Société canadienne des ports et les sociétés portuaires locales, soit 560 millions de dollars, et ensuite il y a les subventions de l'État, 128 millions de dollars, ce qui vous fait le total de 688 millions de dollars.

Monsieur le président, j'en ai terminé avec mon exposé.

Le vice–président (M. Comuzzi): Merci beaucoup, monsieur Tessier. Est–ce que vous vouliez redonner la parole à votre président du conseil d'administration?

M. Tessier: Oui, s'il vous plaît.

Le vice–président (M. Comuzzi): Allez–y, monsieur Masters.

M. Masters: Monsieur le président, pour revenir sur toutes ces statistiques, j'aimerais seulement rajouter rapidement à ce qu'a dit M. Tessier à propos des dividendes, que ce sont des dividendes versées à l'État fédéral qui est l'actionnaire.

Le vice–président (M. Comuzzi): Ce sont les chiffres. . . 350 millions environ, avec une dette radiée de 450 millions de dollars.

M. Tessier: Oui, nous avons versé 85 millions de dividendes, et environ 260 millions en paiements spéciaux, et d'un autre côté le gouvernement a radié une dette de 450 millions de dollars.

[*Text*]

Mr. Masters: That has brought us then into part V of volume 2 for the purposes of getting back to the information we prepared for you. Basically we've identified, as I indicated earlier, a series of issues that will come up in your discussions with other ports or people in the marine industry.

We constantly referred to an uneven playing field as the first issue under tab 5. This largely alludes to the fact there are several port systems operating under different rules, as you know. We try to explain here what it is you should know about the difference in those rules. I don't think I need to get into it all, but it's there for your review.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Are these the ports, Mr. Masters, that do not come under your jurisdiction?

Mr. Masters: That's right. I'm saying we are under a total cost recovery principle, and all of our administration and everything that's done in the ports, as you've seen when Mr. Tessier took you through it, is self–financing, and in fact we turn to dividends.

Those rules generate certain competitive conditions that we have to create in order to have that condition. Other ports in other systems, such as ports and harbours reporting to the same minister, are operating ports, competing for commercial cargo in some ports but operating in more of a subsidized world than we are. It's in that respect that we talk about an uneven playing field.

The minister was talking yesterday about a distinction between commercial ports and other kinds of ports and we're raising here for you in this tab what people will refer to as the uneven playing field.

• 1625

In tab 6, you will also hear about Canada Ports Corporation projects. You may have noticed in *The Globe and Mail* this morning that the cabinet yesterday approved the new cranes for the Deltaport terminal. That says it all. You have a very big corporation; you have an administration. But the cranes have gone to the cabinet for approval. Therefore, there's an issue here under our legislation that has to be looked at. It's the matter of what delegation exists and how it should be corrected.

I think our people have done a pretty good job in explaining that originally when this act was created, there was one set of rules for crown corporations. Along came amendments to the FAA Act that generated more rules to be followed as opposed to less. We've been having some difficulty now in getting back to a less regulated atmosphere.

We now have had—and very fortunately over the last year—substantial withdrawal by Transport in this area. The minister has agreed with a deregulation process that is now before Treasury Board. In the event that all of that goes through, then I think the Ports Canada system would be a substantially deregulated system. Because people will talk about that in many ways, we've provided for you what that regulation and deregulation is all about.

[*Translation*]

M. Masters: Nous avons donc couvert l'information que nous voulions présenter au comité, ce qui nous mène jusqu'à la partie V du volume 2. Pour l'essentiel, et comme je l'ai déjà dit, nous avons indiqué un certain nombre de points à discuter et qui seront certainement repris au cours des débats que vous tiendrez avec d'autres ports ou d'autres personnalités du secteur maritime.

Dans la partie V, nous insistons sur la nécessité de pouvoir être à armes égales. Nous voulons surtout parler du fait qu'il y a plusieurs régimes portuaires, avec des réglementations différentes. Nous essayons donc ici de vous expliquer en quoi consiste ces différences d'une réglementation à l'autre. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de se plonger maintenant dans cette question, mais vous pourrez en prendre vous–mêmes connaissance ici.

Le vice–président (M. Comuzzi): S'agit–il de ports, monsieur Masters, qui ne relèvent pas de votre compétence?

M. Masters: Exactement. Nous fonctionnons selon le principe du recouvrement complet des coûts, si bien que l'administration et tout ce qui se fait dans nos ports, comme M. Tessier vous l'a expliqué, répondent à un impératif d'autonomie financière, puisque nous sommes même capables de verser des dividendes.

De ce fait, nous obéissons au régime de la concurrence. D'autres ports, dans d'autres régime—je pense à certains autres ports qui relèvent du même ministre—fonctionnent dans un univers plus subventionné que le nôtre. C'est ce que nous voulons dire lorsque nous parlons d'être à armes égales.

Hier, le ministre faisait une distinction entre les ports de commerce et d'autres types de ports, et c'est à ce sujet notamment que, dans cette partie de notre document, nous vous parlons de ce que nous ne sommes pas toujours à armes égales.

Dans la partie 6, vous pourrez voir quels sont les projets de la Société canadienne des ports. Vous avez peut–être remarqué ce matin dans le journal *The Globe and Mail* que le Cabinet a approuvé hier les nouvelles grues du terminal de Deltaport. Cela en dit long. Voici une grande société, il y a par ailleurs un ministère, mais les grues doivent être approuvées par le Conseil des ministres. Voilà pourquoi nous vous disons qu'il y a quelque chose dans la loi qu'il faudrait peut–être réexaminer. Je veux parler de la délégation de pouvoir, et de la façon dont cela devrait être révisé.

Nous avons très bien expliqué qu'à l'origine la loi a été créée à un moment où les sociétés de la Couronne étaient régies par un ensemble de règles. Puis, on a modifié la Loi sur la gestion des finances publiques, imposant de nouveaux règlements, plus contraignants que les précédents. Voilà pourquoi nous avons eu du mal à essayer de revenir à un régime de moindre réglementation.

Heureusement, et depuis un an, la tutelle du ministère des Transports s'est faite plus légère. Le ministre s'est déclaré d'accord pour une certaine déréglementation qui est à l'étude au Conseil du Trésor. Au cas où tout cela serait accepté, Ports Canada fonctionnera selon un régime largement déréglementé. Comme vous en entendrez beaucoup parler, nous avons veillé à vous donner toute l'information sur cette réglementation et déréglementation.

[*Texte*]

Going forward then to tab 8, there is no doubt that under the Ports Canada system the cost of the Canada Ports Corporation is borne by the local port corporations and the divisional ports. As such it's an issue. You will hear about that. We have again shown you at this tab the entire situation, how it develops. You'll notice that from 1992 an annual budget of $9.8 million has become in 1995 a budget of $6.1 million.

So basically there has been a lot of change. That is directly related to the kinds of improvement in deregulation and things that have been worked on both by the LPCs, the local port corporations, and ourselves with a view to trying to streamline the administrative system. Again, we've provided a text that gives some illumination on that.

Next there is the port policing at the Canada Ports Corporation. Policing is an issue you will hear about. The fact of the matter is that in many ports you have to have your own police force. For example, in Vancouver, with nine municipalities it's pretty hard with concurrent jurisdictions for there not to be a port police set up. The same is true in Montreal and Halifax.

Again, then it becomes a question of how it should be run and who should run it. Parliament decided quite a long time ago that it didn't want a commercial mandate tied to a police mandate. That's a problem everybody has to struggle with.

On the other hand, some ports are public and require containment, which requires police. Others don't, and therefore there are lesser costs in ports that are not open to the public.

Again, we've provided what we hope is an outline of the policing situation. Together with the fact there was a major review of policing by the port system amongst themselves in the last three years on the establishment of a community policing operation, we have lowered our costs by $3 million for the system. So I think we're going in the right direction. Obviously you will be hearing about this issue, I'm quite sure.

The bigger issue, and the next one we try to explain, is system financing. As Jean-Michel went through his text, he indicated the liquidity issue in each port. You know from the numbers he related that except for maybe two ports there are not very extensive reserves. In 1993 the port system was no longer able to avail itself of the Consolidated Revenue Fund.

• 1630

Therefore the port system at this time is financing itself either from working capital or from what we call the inter-port loan fund, where the various ports house their excess capital. We're able to use that for capital projects.

I don't think you can look at the port system without addressing port financing. It is a very fundamental issue. We've done what we could to outline that for you.

[*Traduction*]

Passons maintenant à la partie 8. Il ne fait aucun doute que sous le régime de Ports Canada, le coût de la Société canadienne des ports est pris en charge par les sociétés portuaires locales et les ports divisionnaires. Cela fait l'objet d'une discussion en soi. Vous en entendrez également parler. Nous vous exposons, dans cette partie du document, toute la situation, et la façon dont elle évolue. Vous remarquerez que le budget annuel est passé de 9,8 millions de dollars en 1992 à 6,1 millions de dollars en 1995.

Tout cela pour vous dire qu'il y a eu un changement radical. C'est le fait de ces améliorations qu'a permises la déréglementation, mais également de cette collaboration entre les sociétés portuaires locales et notre société qui a permis d'harmoniser et de rationaliser notre administration. Là encore, nous vous fournissons un document qui vous éclairera.

Ensuite, il y a la question de la police des ports de la société. Cette question de la police, vous en entendrez également parler. Dans beaucoup de ports, vous avez besoin de votre propre police portuaire. Ainsi, à Vancouver, où neuf municipalités sont concernées, il est difficile de ne pas se doter d'une police portuaire qui permette d'échapper aux conflits de compétences. Cela vaut également pour Montréal et Halifax.

Là encore, toute la question est de savoir qui doit gérer cette police et comment. Il y a longtemps, le Parlement a décidé de bien distinguer la fonction commerciale de la fonction policière. C'est une question qui se pose un peu partout.

D'un autre côté, certains ports sont des lieux publics où pourtant le public n'a pas accès à tout, et l'on a besoin d'une police. D'autres ports ne sont pas dans cette situation, et ceux qui ne sont pas ouverts au public n'ont pas à engager ce genre de dépenses.

Nous avons là encore décrit dans ses grandes lignes le problème de la police portuaire. La question a fait l'objet d'un examen approfondi de la part de l'ensemble des ports concernés, au cours des trois dernières années; cela a permis de créer un système policier communautaire, et nous avons pu ainsi réduire de 3 millions de dollars nos coûts pour cette police. Je pense donc que nous faisons bonne route. Je suis sûr que d'autres vous en parleront.

Mais la question la plus importante, j'y arrive, est celle du financement de notre organisation. Jean-Michel, au fur et à mesure de son exposé, vous a parlé des problèmes de liquidité de chaque port. Les chiffres qu'il a cités montrent que, exception faite de peut-être deux ports, les réserves ne sont pas très importantes. À partir de 1993, notre réseau portuaire ne pouvait plus faire appel au Trésor.

Par conséquent, le réseau portuaire se finance aujourd'hui au moyen de son fonds de roulement ou de ce que nous appelons la caisse de prêts interportuaires, où les divers ports versent leur excédent en capital. Nous avons recours à ce fonds pour les projets d'immobilisations.

On ne peut pas examiner le réseau portuaire sans se pencher sur le financement des ports. C'est un aspect tout à fait fondamental. Nous allons essayer de vous en parler du mieux que nous pouvons.

[*Text*]

There are two sections we think are significant. I'm not going to try to get into it all, but we've outlined what we in our administration believe is the federal port role. In this time of devolution and all kinds of proposals one has to come to a conclusion as to whether there is a role for the federal government in federal ports.

We've tried to outline the situation you will be hearing about and we hope we've contributed to that debate.

In the same sense we've outlined the business environment in the commercial ports. If the concept is a self–sustaining system and involves all the ports that can make a profit, then you have to recognize that you have to look at the other ports in the same light that is cast over these ports we've walked you through.

It's about money and it's about how you can grow or if you can grow. You have to realize there is a business environment. It has a certain ability to be taxed and there are many issues people want to devolve that have to be. . . The end result is, can the customer pay? We've attempted here to show the business environment we're involved in.

There's also some misconception about privatization. That is a word used rather easily and it's very attractive. We would like to point out that we are very heavily privatized. The people to whom we rent facilities have very extensive investments in rolling stock. So the sense of turning a key from public to private is really not there in the context of these particular ports.

I come to this job from the labour relations field. We have provided a tab to try to outline what is extraordinarily complicated. Mr. Chairman, you're well aware of the complications of labour in the port system and you were exposed to it with your subcommittee. It is a complex interface at a port. We've tried to say a few words about the general situation, but it's indeed complicated. I think people will talk to you about it a great deal.

We've tried to generalize. It's easy to isolate the longshore sector and start saying that's wrong and this is right.

With respect, I suggest that for the St. Lawrence River this committee has to consider that there were decisions made by the Government of Canada back in the late 1960s that have an impact on today's business and that are very difficult, as we discussed with this committee last year. They have to be taken into consideration in any evaluation of the labour situation.

However, the railways, trucking, the whole variety, meet equally at a port. The question of a port's reliability hinges on its ability to live and manoeuvre around an extremely complicated labour situation. Everybody gets very upset when anything stops, but we have to deal with the human element in that sense.

We've tried to just explain. We'd be prepared at any time to come back and talk about it if you need more information.

[*Translation*]

Il y a deux sections qui nous paraissent particulièrement importantes. Sans vouloir tout vous dire, nous avons décrit ce qui selon la société constitue le rôle d'un port fédéral. Nous vivons à l'heure du transfert des responsabilités. Et face à toutes les propositions qui sont faites, il faut déterminer si effectivement le gouvernement fédéral a un rôle à jouer dans les ports fédéraux.

Nous avons essayé de décrire les choses dont vous allez entendre parler, dans l'espoir de contribuer à la discussion.

De la même façon, nous avons décrit les conditions commerciales qui sont celles des ports. Si on souhaite un réseau autonome auquel adhéreraient tous les ports qui sont rentables, alors il faut accepter de prendre en compte, de la même façon que les ports dont nous venons de parler, les autres ports.

C'est une question d'argent, et il s'agit de déterminer si un port peut se développer et comment. Il faut bien prendre conscience que les ports sont soumis à des conditions commerciales. Il y a un certain potentiel d'impôt que l'on peut tirer d'un port et il y a bien des éléments que certains voudraient céder mais qu'il faut. . . Au bout du compte, il faut se demander: le client a–t–il les moyens de payer? Nous avons tâché de décrire les conditions commerciales qui sont les nôtres.

Par ailleurs, on se fait une idée erronée de la privatisation. C'est un mot qui revient tout le temps car la notion est séduisante. Toutefois, qu'on se dise bien que nous sommes hautement privatisés. Les propriétaires des installations que nous louons ont des investissements très lourds dans le matériel roulant. Ainsi, on ne peut pas vraiment dire dans le cas de ces ports en particulier, qu'il y a cession de biens publics au secteur privé.

Avant d'entrer en fonction, je travaillais dans le domaine des relations de travail. Il y un onglet où l'on explique une situation extrêmement compliquée. Monsieur le président, vous savez très bien qu'il y a des complications sur le plan des relations de travail dans le réseau portuaire car votre sous–comité en a entendu parler. Dans un port, les relations sont très complexes. En quelques mots, nous avons essayé de vous donner une idée générale de la situation mais c'est en fait compliqué. J'ai l'impression que vous allez en entendre beaucoup parler.

Nous avons essayé de généraliser. Il est facile de prendre isolément le secteur des débardeurs afin de démêler ce qui va et ce qui ne va pas.

Je dirais, avec tout le respect qui s'impose, que dans le cas du fleuve Saint–Laurent, le comité doit tenir compte du fait que le gouvernement du Canada a pris des décisions à la fin des années soixante, décisions qui ont une incidence sur ce qui se passe aujourd'hui et qui ajoute aux difficultés, comme nous l'avons dit devant le comité l'année dernière. Toute évaluation de la situation sur le plan des relations de travail doit tenir compte de cela.

Les wagons, les camions, et tout le reste, convergent vers les ports. La fiabilité d'un port dépend de son habilité à tirer son épingle du jeu face à des relations de travail extrêmement compliquées. Tout le monde s'affole quand tout est paralysé mais il faut tenir compte de l'élément humain dans le cas qui nous occupe.

Nous avons essayé de vous donner des explications. Nous reviendrons volontiers n'importe quand si vous avez besoin de plus amples renseignements.

[*Texte*]

This takes us to two other tabs, which are really some literature on changing world markets and technological change.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Thank you, Mr. Masters and Mr. Tessier. I'm sure the tremendous volumes of information you've given us will be very helpful. On first blush it looks very thorough and very competently done.

• 1635

On behalf of the committee members, I thank you very much for taking the time to do this.

We'll now turn to questions, but first let me just clarify something in my mind. You are the governing body of Canada Ports Corporation, the seven or eight major ports and the divisional ports?

Mr. Masters: Essentially we are eight crown corporations—

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Eight crown corporations or a crown corporation?

Mr. Masters: Eight. There are seven local port corporations, each of which is a parent crown corporation. We are a crown corporation through which they report to the Minister of Transport for certain things such as project approval. We've tried to outline that here.

Our crown corporation also has responsibility for administering the eight regional ports, the divisional ports that were shown to you today.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): You have total responsibility for the divisional ports then?

Mr. Masters: Yes.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): What responsibility do you have for the main ports?

Mr. Masters: We have delegated responsibility from the minister to monitor the financial situation and to present the corporate plans on behalf of each of the local port corporations each year. Our board is to recommend to him our views of those corporate plans.

Each of those local port corporations are totally independent in operational terms. We don't have anything to do with the day–to–day operation of local port corporations. We have something to do with the interface between them and the government, the shareholder.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Well, let's take the port of Saint John. In some aspects then they report directly to the minister?

Mr. Masters: They report to the minister through CPC, but they are an independent crown corporation that runs its business every day of the week by itself.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): What is your financing?

Mr. Masters: Our connection is that when they require project approval for a new project, it is submitted through us. Also, each year we present their corporate plans to the government, to the minister for furtherance to the government. That's about it.

[*Traduction*]

Il ne reste plus que deux onglets, et vous trouverez derrière eux des documents sur l'évolution des marchés mondiaux et sur les changements de technologies.

Le vice–président (M. Comuzzi): Merci, monsieur Masters et monsieur Tessier. Je suis convaincu que cette masse de renseignements nous sera très utile. À première vue, ces documents semblent très complets et très bien faits.

Au nom des membres du comité, je vous remercie d'être venus aujourd'hui.

Nous allons passer aux questions et je voudrais auparavant une petite précision. Vous représentez la Société canadienne des ports dont relèvent les sept ou huit grands ports et les ports divisionnaires, n'est–ce pas?

M. Masters: À vrai dire, nous formons huit sociétés d'État. . .

Le vice–président (M. Comuzzi): Huit sociétés d'État ou une seule?

M. Masters: Huit. Il y a sept sociétés portuaires locales, chacune étant une société d'État affiliée. Notre société est celle par laquelle ces sociétés rendent des comptes au ministre des Transports dans le cas de l'approbation des projets par exemple. Nous avons essayé d'expliquer cela dans les documents.

Notre société d'État a également la responsabilité d'administrer huit ports régionaux, des ports divisionnaires dont nous vous avons parlé aujourd'hui.

Le vice–président (M. Comuzzi): Vous avez l'entière responsabilité des ports divisionnaires alors, n'est–ce pas?

M. Masters: C'est cela.

Le vice–président (M. Comuzzi): Quelles responsabilités avez–vous à l'égard des principaux ports?

M. Masters: C'est une responsabilité déléguée, le ministre nous ayant confié le soin de surveiller la situation financière et de préparer un plan d'entreprise au nom de chacune des sociétés portuaires locales et ce tous les ans. Notre conseil d'administration doit lui faire des recommandations sur les plans des sociétés.

Chacune de ces sociétés portuaires locales jouit d'une autonomie complète sur le plan de ses activités. Nous n'avons absolument rien à voir dans les opérations quotidiennes de ces ports. Toutefois, quand il s'agit de l'interface entre ces sociétés et le gouvernement, c'est–à–dire l'actionnaire, nous intervenons.

Le vice–président (M. Comuzzi): Prenez par exemple le port de Saint John. Ce port relève directement du ministre à certains égards?

M. Masters: Oui, il relève du ministre par l'intermédiaire de la Société canadienne des ports mais il s'agit d'une société d'État indépendante qui s'occupe elle–même de ses affaires quotidiennement.

Le vice–président (M. Comuzzi): Et pour le financement?

M. Masters: Lorsqu'un port veut faire approuver un projet, il doit passer par nous. En outre, chaque année, nous transmettons les plans d'entreprise de ces ports–là au ministre, c'est–à–dire au gouvernement. C'est à peu près tout.

[*Text*]

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Are the administrative costs of the Canada Ports Corporation financed by assessments made on the other individual ports?

Mr. Masters: Together with our own ports.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Together with eight divisional ports—

Mr. Masters: There's a formula developed by all the ports and it's applied to a budget that's allocated each year.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Are you the recipient of any other government subsidy?

Mr. Masters: No.

Mr. Tessier: It's all financed within the organization. If you go to tab 6 of our second volume—

Mr. Masters: We explained that.

Mr. Tessier: —you will have there the approval level, for example, for the CPC and LPC. That gives you an indication of why there is delegation of authority per LPC.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Thank you. Okay, I think for the purpose of clarification. . .

Do you want to take the chair, Stan?

Mr. Keyes (Hamilton West): No. Mr. Vice–Chairman, acting as Mr. Chairman today, you're doing a fine job and I appreciate that.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Thank you.

Mr. Keyes: My apologies, Mr. Masters. I had other duties to perform before I could come to committee. Mr. Comuzzi has filled in very eloquently, and I thank you for that. I'll stay right here.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Mes questions vont justement porter sur le dernier point que vous avez mentionné au sujet du financement de Ports Canada. Vous vous souvenez sûrement, monsieur le président, à titre de président du Sous–comité sur l'avenir de la Voie maritime du Saint–Laurent en mai 1994, que Ross Gaudreault, le président–directeur général de la Société du Port de Québec, avait parlé des raisons pour lesquelles le Port de Québec était en difficulté. Il y avait trois raisons: premièrement, les coûts de la police de Ports Canada; deuxièmement, les coûts des taxes municipales à Québec; troisièmement, les frais d'administration payés à la Société canadienne des ports.

Une des raisons de cela, selon ce qu'on comprenait des propos de M. Gaudreault, c'est qu'il y avait des dépenses somptuaires à même l'argent des contribuables.

• 1640

Mes questions à M. Masters vont porter justement sur ces dépenses somptuaires. Vous êtes conscient, monsieur Masters, que vous gérez des sommes considérables, de l'argent des contribuables canadiens. Est–ce que vous considérez que ces sommes d'argent sont bien dépensées? Est–ce que vous êtes très prudent? Est–ce que vous les dépensez de façon rigoureuse ou est–ce que l'argent coule à flots à Ports Canada?

[*Translation*]

Le vice–président (M. Comuzzi): Des droits sont–ils prélevés des autres ports pour financer les coûts administratifs de la Société canadienne des ports?

M. Masters: De même que des ports qui relèvent de nous.

Le vice–président (M. Comuzzi): De même que les huit ports divisionnaires. . .

M. Masters: Une formule est adoptée par tous les ports et elle est prévue au budget établi chaque année.

Le vice–président (M. Comuzzi): Recevez–vous d'autres subventions du gouvernement?

M. Masters: Non.

M. Tessier: Le financement se fait entièrement au sein de l'organisation. Je vous demanderais de vous reporter à l'onglet 6 du deuxième volume. . .

M. Masters: Vous y trouverez des explications.

M. Tessier: . . .vous voyez là la hiérarchie d'approbation, par exemple pour la Société canadienne des ports et une société portuaire locale. Cela vous explique pourquoi dans le cas de chacune des sociétés locales il y a délégation de pouvoir.

Le vice–président (M. Comuzzi): Merci. Je pense que pour ce qui est des éclaircissements. . .

Stan, voulez–vous venir présider?

M. Keyes (Hamilton–Ouest): Pas du tout. Monsieur le vice–président, président suppléant aujourd'hui, vous faites du bon travail et je vous en remercie.

Le vice–président (M. Comuzzi): Merci.

M. Keyes: Monsieur Masters, excusez–moi. Je n'ai pu venir plus tôt à cause d'autres tâches. M. Comuzzi m'a très bien remplacé, et je l'en remercie. Je vais rester où je suis.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): My questions are precisely on the last point you made regarding the financing of CPC. Mr. Chairman, you will recall, since you were the Chairman of the May 1994 Sub–committee on the future of the Saint St. Lawrence Seaway, that Ross Gaudreault, Chairman and CEO of the Société du Port de Québec, had explained the reasons why the Port of Quebec was experiencing difficulties. There were three reasons: first, the cost of CPC policing services; secondly, the cost of municipal taxes in Quebec City; thirdly, administrative costs paid to the Canada Ports Corporation.

From what we could gather from Mr. Gaudreault's comments, the taxpayer's money was being spent lavishly.

My questions to Mr. Masters will deal with this lavish spending. You realize, Mr. Masters, that you are responsible for managing large sums of Canadian taxpayers' money. In your view, is this money well spent? Do you exercise proper care? Is this spending strictly accounted for or does money flow freely in Ports Canada?

[*Texte*]

M. Masters: Est–ce que vous parlez de moi–même ou de la corporation?

M. Guimond: Je parle de Ports Canada, de l'argent que vous pouvez décider de dépenser à Ports Canada.

M. Masters: Dans notre texte, ici, c'est très clair. Les dépenses sont très bien administrées, et on a des vérificateurs par desssus vérificateurs. Les budgets sont approuvés chaque année et sont suivis de près. On n'est jamais à l'extérieur de notre budget. Nos budgets sont toujours approuvés par le conseil de direction. Je ne vois pas comment on peut faire plus. On vient de subir une vérification spéciale générée en vertu de la FAA, qui a revu, de *a* à *z*, les opérations de la corporation et annoncé avec succès le résultat. J'imagine, Jean–Michel, que vous êtes plus au courant que moi de ce sujet–là.

Pour en revenir aux trois exemples, la police du Port de Québec a coûté 1,2 million de dollars. On est en train de négocier une convention collective qui aura pour effet de réduire ce coût–là à 800 000$. Mais il va falloir qu'on négocie pour diviser le genre de police pour en arriver à une situation moins compliquée que celle qui prévalait l'an dernier, cela avec l'accord de Québec. Donc, on a «tapé» sur ces sujets suggérés par M. Gaudreault. On a travaillé à toutes ces questions–là.

Notre budget de 1995 est de presque de 40 p. 100 inférieur à celui d'il y a deux ans. Le travail de la Société s'est aussi amélioré du fait qu'on a eu des occasions de réduire l'administration exigée par le gouvernement. On a déjà travaillé à cela.

M. Guimond: D'accord. Monsieur Masters, où est située votre résidence principale?

M. Masters: Je reste à Montréal, à l'Île–des–Soeurs.

M. Guimond: Vous n'habitez pas dans le Vermont?

M. Masters: Non.

M. Guimond: Non? Vous n'avez pas de résidence. . .

M. Masters: J'ai une résidence secondaire dans le Vermont. Je l'ai depuis 1978, comme beaucoup de Montréalais. Mais j'ai vécu 62 ans dans la province de Québec: deux ans à Québec et 60 ans à Montréal.

M. Guimond: Je voulais savoir où était. . .

M. Masters: Vous pouvez vérifier auprès du ministère du Revenu national pour vous assurer que je suis un bon citoyen canadien parce que je paye assez d'impôt!

M. Guimond: D'accord. Si je vous dis que le 2 août 1994, vous avez organisé un tournoi de golf appelé le Tournoi Arnold Masters et vous avez transmis des invitations personnelles. . . Si je vous dis que ça s'est tenu sur un terrain de golf situé à 500 pieds de votre résidence principale et qu'un autobus nolisé est parti de Montréal et a amené, entre autres, le président–directeur général du Port de Montréal, Dominic Taddeo, ainsi que M. Brian Gallery, votre ami, et que de nombreux cadeaux ont été remis. . . Je voudrais savoir qui a payé tout ça.

M. Masters: D'abord, c'est un tournoi de golf que j'organise depuis que je suis président de l'Association des employeurs maritimes. Ce sont tous des propriétaires de compagnies. L'autobus, le repas, le golf étaient payés par l'Association des employeurs maritimes.

[*Traduction*]

Mr. Masters: Are you speaking about myself or the corporation?

Mr. Guimond: I'm speaking about Ports Canada and the money you may decide to spend on its behalf.

Mr. Masters: Our brief is quite clear in this respect. The spending is very well administered, as vouched for by one auditor after another. The budgets are approved every year and are closely followed. We've never gone beyond our budget. Our budgets are always approved by the board of directors. I don't see what more can be expected of us. We've just had a special audit under the FAA that examined the corporation's operations from A to Z and we passed with flying colours. I imagine, Jean–Michel, that you're better informed than I am on this matter.

To come back to the three examples, the policing of the Port of Quebec cost $1.2 million. We are in the process of negotiating a collective agreement that will result in bringing down this cost to $800,000. But we'll have to come up with a less complicated system for policing than last year's with the agreement of Quebec. So there's been follow–up on the matters raised by Mr. Gaudreault. We've been doing something about all these points.

Our 1995 budget is almost 40% lower than our budget two years ago. There's also been an improvement in the performance of the corporation resulting from our cutbacks to administration in keeping with the government's requirements. We've already followed up on that.

Mr. Guimond: I see. Mr. Masters, where is your main residence?

Mr. Masters: I live in Montreal on Nun's Island.

Mr. Guimond: You don't live in Vermont?

Mr. Masters: No.

Mr. Guimond: No? Don't you have a house—

Mr. Masters: I have a secondary residence in Vermont. I've had it since 1978, like many Montrealers. But I've lived 62 years in the province of Quebec, two years in Quebec City and 60 years in Montreal.

Mr. Guimond: I wanted to know where—

Mr. Masters: You can check with the Department of National Revenue to reassure yourself that I am a good Canadian citizen, I certainly pay enough taxes!

Mr. Guimond: On August 2, 1994 you organized a golf tournament called the Arnold Masters Tournament for which you sent out personal invitations and this tournament was to take place on a golf course 500 feet from your main residence. A chartered bus left from Montreal with, among others, the CEO of the Port of Montreal, Dominic Taddeo, along with Mr. Brian Gallery, your friend, and many gifts were distributed—I'm interested in knowing who paid for all this.

Mr. Masters: First of all, it's a golf tournament I've been organizing since I became president of the Maritime Employers Association. It's made up of company owners. The bus, the meal and the tournament were paid for by the Maritime Employers Association.

[*Text*]

M. Guimond: Est–ce qu'Avantage Canada, qui est une corporation de Ports Canada, a payé des choses dans ce tournoi de golf?

M. Masters: Non.

M. Guimond: Avantage Canada n'a rien payé?

M. Masters: Non.

M. Guimond: Des cadeaux, l'autobus?

• 1645

M. Masters: À Avantage Canada, le repas était payé par la Société canadienne des ports parce qu'on recevait tous les opérateurs de navires. Je croyais que c'était normal.

M. Guimond: Il n'y avait que le repas qui était payé?

M. Masters: Oui.

M. Guimond: Combien cela a–t–il coûté?

M. Masters: Je ne pourrais vous le dire aujourd'hui, mais je pourrais vous en informer plus tard.

M. Guimond: Est–il vrai que vous avez dû prendre des journées de congé après la publication d'articles dans le *Globe and Mail* le 30 novembre et le 1er décembre derniers? L'article de Ross Howard était intitulé: *Ports Chairman Bills $61,500 in Extra Pay* et disait également que votre salaire était de 35 000$ en plus d'autres choses. Est–il vrai que vous avez dû prendre des journées de congé payé après la publication de cet article?

M. Masters: Non.

M. Guimond: Non?

M. Masters: Si on veut tirer cela au clair, je reçois un salaire approuvé de 35 000$ par année plus un *per diem* approuvé de 300$ qui a été établi en 1983. Je travaille de 200 à 225 jours par année, exactement comme le faisait le président précédent. Le président a du travail à faire.

M. Guimond: Ce n'est pas un critère.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): When we ask a question, let's be specific.

M. Masters: Ce n'est peut–être pas un critère, mais il est difficile d'avoir des critères. Je sais que je travaille fort et que je suis responsable de la Société canadienne des ports. Une résolution définissant les responsabilités et les rôles du président et des officiels a été adoptée le 13 mai 1987. Le président doit s'acquitter de quatre choses. Excusez–moi, mais je vais les lire en anglais:

1) he is the Board's link to the shareholder 2) he is the Board's agent for the purposes of supervising the organization 3) he may initiate Corporate policy and objectives for the Board's consideration 4) he is the shareholder's steward over the Ports Canada system.

Il faut plus de temps qu'une semaine par mois ou deux jours par semaine ou deux fois par année pour accomplir cela. C'est un travail constant. Je ne peux faire ce travail autrement que de la façon dont je procède.

[*Translation*]

Mr. Guimond: I'd like to know whether Advantage Canada, an organization that comes under Ports Canada, paid for any of the activities relating to this golf tournament?

Mr. Masters: No.

Mr. Guimond: Nothing was paid for by Advantage Canada?

Mr. Masters: No.

Mr. Guimond: None of the gifts or the bus?

Mr. Masters: At Advantage Canada the meal was paid for by the Canada Ports Corporation because we were receiving all the ships' operators. I thought that that was normal.

Mr. Guimond: Was it only the meal that was paid for?

Mr. Masters: Yes.

Mr. Guimond: How much did it cost?

Mr. Masters: I can't give you the answer today but I can inform you later.

Mr. Guimond: Is it true that you had to take a number of days leave following the articles in the *Globe and Mail* on November 30th and December 1st? The title of the article by Ross Howard was *Ports Chairman Bills $61,500 in Extra Pay* and also mentioned that your salary was $35,000 in addition to other things. Is it true that you had to take paid leave following the publication of this article?

Mr. Masters: No.

Mr. Guimond: No?

Mr. Masters: To put matters straight, I receive an approved salary of $35,000 a year in addition to an approved per diem of $300 that was set in 1983. I work for between 200 and 225 days a year, exactly the same number as the previous Chairman. The Chairman has work to do.

Mr. Guimond: That's hardly a criterion.

Le vice–président (M. Comuzzi): Essayons d'être précis quand nous posons une question.

Mr. Masters: It may not be a criterion, but it's difficult to have criteria. I know that I work hard and I am Chairman of the Canada Ports Corporation. A resolution defining the responsibilities and the role of the Chairman and officials was adopted on May 13th, 1987. The Chairman has four main responsibilities. Excuse me, but I'll read the English text:

Il constitue un lien entre le conseil et l'actionnaire. Deuxièmement, il représente le conseil d'administration pour la direction de l'organisation. Troisièmement, il peut proposer au conseil d'administration des orientations ou des objectifs pour la société. Quatrièmement, il est l'intendant de l'actionnaire pour le réseau de Ports Canada.

More than a week a month or two days a week or twice a year is required to do all that. Steady work is necessary. There is no other way of doing the job.

[*Texte*]

M. Guimond: Vous travaillez plus fort que monsieur. . .?

The Vice-Chairman (Mr. Comuzzi): We have to carry on. You are going to have many opportunities to come back before this is over today, but we have several other members who want to talk about other issues. Your initial time is up but we will return to you.

Mr. Gouk.

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): I'm sure there are about 1,000 questions, for which there are probably 999 answers in these books. Unfortunately, I just got them. Each of them is thicker than the total telephone listing for my entire riding, so I can't really deal with them right now. Perhaps we will get a chance to talk about them later.

I would like to clear up a couple of points I am not clear on. What is the primary difference between yourself as chairman and Mr. Tessier as president and CEO? What is the line of authority? What are the relative specific differences between the jobs you perform for Canada Ports Corporation?

Mr. Masters: I have the job descriptions here.

Mr. Tessier: I'm responsible for the operation of the organization of Canada Ports Corporation and I report to the board. I have limited delegation of authority. I'm responsible for different departments: corporate services, which includes marketing or market research, engineering and finance, to name a few. I am also responsible for the Ports Canada police. We have a vice-president, legal services. We have seven divisional ports reporting directly to CPC and then to Jean-Michel Tessier, president and chief executive officer of this organization.

• 1650

It is important to mention also that we have four different customers, because sometimes they question the role of the national office. We have the shareholder, the federal government, to whom we report on a regular basis in response to all kinds of questions or requests. I and the staff also have to report to the board of CPC. As of today, we have four board meetings a year that look after the affairs of the organization, being the CPC, and what goes over the LPC's delegation of authority. We also have the divisional ports, as I mentioned earlier, and a staff at the national office to manage. So overall, these are the roles and responsibilities of the CEO. But I can bring to you more detail—

Mr. Gouk: I wanted to get some general idea of what your specific duties are and the sort of hierarchy in relation to Mr. Masters.

Mr. Tessier: It is not different from any organization; you have a CEO, a vice-chairman and a chairman. When the act was proclaimed in 1983, the organization was designed to have a chairman, a vice-chairman, a CEO, and a maximum of 14 directors or a minimum of 8 directors. That was the structure.

[*Traduction*]

Mr. Guimond: Do you work harder than Mr. . .

Le vice-président (M. Comuzzi): Nous devons passer au membre suivant. Vous aurez d'autres occasions de poser des questions aujourd'hui.

Monsieur Gouk.

M. Gouk (Kootenay-Ouest—Revelstoke): J'ai l'impression qu'il doit y avoir un millier de questions pour lesquelles on trouve sans doute presque toutes les réponses dans cette documentation. Malheureusement je viens de la recevoir. Chaque volume est plus épais que l'annuaire téléphonique de toute ma circonscription, alors ça ne me servirait pas à grand-chose maintenant. On aura peut-être l'occasion d'en reparler.

J'aimerais élucider quelques points qui ne sont pas clairs dans mon esprit. Quelle est la différence essentielle entre vous en tant que président du conseil d'administration et M. Tessier en tant que président-directeur général? Quelles sont vos attributions respectives? En quoi vos fonctions respectives au sein de la Société canadienne des ports diffèrent-elles précisement?

M. Masters: J'ai les descriptions des tâches ici.

M. Tessier: Je suis responsable du fonctionnement de la Société canadienne des ports et je relève du conseil d'administration. J'ai un pouvoir limité de délégation. Je suis responsable de différents services, comme les services organisationnels qui comprennent la commercialisation ou l'étude de marchés, l'ingénierie et les finances, entre autres. Je suis aussi responsable de la police de la Société-canadienne des ports. Il y a un vice-président responsable du contentieux et sept ports divisionnaires relèvent directement de la SCP, par l'intermédiaire de Jean-Michel Tessier, président-directeur général de la société.

Il est important de dire que nous avons quatre clients différents parce que parfois on s'interroge sur le rôle du bureau national. Il y a l'actionnaire, le gouvernement fédéral, à qui nous redons des comptes régulièrement à la suite de toutes sortes de questions ou demandes. Moi-même et le personnel, nous devons aussi rendre des comptes au conseil d'administration de la SCP. Il y avait annuellement quatre réunions du conseil d'administration, où l'on se penche sur les affaires de la société, et sur ce qui échappe à la délégation de pouvoir dont jouissent les sociétés portuaires locales. Il y a aussi les ports divisionnaires, comme je le disais, il y a une équipe de gestion qui en est responsable au bureau national. Dans l'ensemble, voilà les attributions du président-directeur général. Je pourrais vous donner d'autres détails. . .

M. Gouk: J'aurais voulu que vous me parliez de ce qui constitue vos tâches précisément et de vos rapports hiérarchiques avec M. Masters.

M. Tessier: Notre société n'est pas différente des autres: nous avons un président-directeur général, un vice-président et un président du conseil d'administration. Quand la loi a été promulguée en 1983, la société devait avoir à sa tête un président-directeur général, un président et un vice-président du conseil d'administration, lequel devait être formé de 14 administrateurs au maximum, 8 au minimum. C'était la structure prévue.

[*Text*]

Mr. Gouk: In essence then, you're the chief executive officer ruling over the administration of the Canada Ports Corporation per se.

Mr. Tessier: Indeed.

Mr. Gouk: Mr. Masters, you are the chairman of the board of directors.

Mr. Masters: I am responsible for overseeing the administration and for the development of policy for submission to the board. We work very close together. It's a large board.

Mr. Gouk: Fourteen members.

Mr. Masters: Yes, there were 17; the government is moving down to 11.

Almost all the regions of the country are on the board. The board is representing a national point of view in a system that is quite local on a port level. So there is a great deal of interchange between the corporation, and there ends up being a lot of issues and work generated between local corporation boards and our board, issues that require the kind of overseeing that we end up having to do.

Mr. Gouk: What kind of time commitment does the average board member, other than yourself, have over the course of a year?

Mr. Masters: In the past we have had four board meetings a year, which last about three and a half days. We have been moving to more frequent meetings and meetings of shorter duration, because it's difficult for people to have that kind of time.

Then there are board committees. Some members are chairmen of committees, so they would have extra time in the committees. My guestimate is maybe 20 days. I am not sure.

Mr. Gouk: So somewhere in that range.

Mr. Masters: Twenty or thirty days.

Mr. Gouk: Is your primary responsibility the board and the actions and activities of the board?

Mr. Masters: It's really working between the shareholder, the administration and the board in the policy area. You can imagine, for example, coming here working on this; this is work we all do together.

Going into a variety of situations, I am chairman of the board of the RTI Corporation. I have involvements with them. That's part of this job.

It amounts to, I would think, three or four days a week in which you're occupied trying to do this. It can go up and down.

Mr. Gouk: But essentially, do you feel it's a full–time activity?

Mr. Masters: It's at least three or four days a week. There's no sense kidding anybody. It takes that long. There's quite a bit of it.

• 1655

Mr. Gouk: If the media is to believed, 205 out of 211 working days, up to the time they put the article. . . That would make it pretty much a full–time—

[*Translation*]

M. Gouk: Essentiellement, vous êtes le président–directeur général responsable de l'administration de la Société canadienne des ports, n'est–ce pas?

M. Tessier: C'est cela.

M. Gouk: Monsieur Masters, vous êtes le président du conseil d'administration, c'est cela, n'est–ce pas?

M. Masters: Je suis chargé de surveiller l'administration et de formuler les orientations soumises à l'approbation du conseil. Nous travaillons donc en étroite collaboration. Les administrateurs sont nombreux.

M. Gouk: Ils sont quatorze, n'est–ce pas?

M. Masters: En fait, ils sont 17, et le gouvernement voudrait réduire cela à 11.

Presque toutes les régions sont représentées au conseil. Le conseil représente la dimension nationale dans un régime à forte orientation locale, au niveau du port. Il y a donc des rapports intenses entre la société et ceux qui représentent des intérêts locaux et entre notre conseil d'administration et le conseil d'administration des sociétés locales; il y a bien des choses qui doivent être réglées et sur lesquelles nous devons exercer une certaine surveillance.

M. Gouk: À part vous, combien de temps les administrateurs consacrent–ils, chaque année, à leurs tâches au conseil?

M. Masters: Par le passé, il y avait quatre réunions du conseil d'administration par année, et chacune durait à peu près trois jours et demi. Nous avons désormais des réunions plus fréquentes, qui durent moins longtemps, parce que les gens trouvent difficile de se libérer plusieurs jours à la fois.

Ensuite il y a les comités du conseil qui sont présidés par des administrateurs, de sorte que ces derniers doivent consacrer plus de temps. Je dirais que pour chacun cela représente environ 20 jours par année. Je n'en suis pas sûr toutefois.

M. Gouk: C'est dans ces eaux–là, n'est–ce pas?

M. Masters: Je dirais de 20 à 30 jours.

M. Gouk: Votre première responsabilité va–t–elle au conseil, aux activités du conseil, aux mesures qu'il prend?

M. Masters: En fait, il faut que je fasse la liaison en matière de politique entre l'actionnaire, l'administration et le conseil d'administration. Par exemple, il a fallu une certaine préparation avant de comparaître devant le comité et nous avons tous travaillé ensemble.

Plus généralement, je suis président du conseil d'administration de RTI. Je m'occupe donc de la société et cela fait partie de mes tâches.

Je dirais que je consacre trois ou quatre jours par semaine à ces tâches. Parfois c'est plus, parfois c'est moins.

M. Gouk: Diriez–vous qu'il s'agit d'une activité à temps plein?

M. Masters: Il faut au moins trois ou quatre jours par semaine. Ce n'est pas la peine de se raconter des histoires. C'est le temps qu'il faut. C'est beaucoup.

M. Gouk: À en croire les médias, 205 jours de travail sur 211 jours ouvrables, jusqu'au moment où l'article est sorti. . . C'est vraiment un emploi à plein temps. . .

[*Texte*]

Mr. Masters: On four or five weekends a year—it's all weekends. It would be like saying a member of Parliament should be judged on 143 days. You wouldn't like that because you have other duties, and I'm in the same boat.

Mr. Gouk: What I'm trying to get at is whether you feel this is a full–time position.

Mr. Masters: Unfortunately, it is.

Mr. Gouk: Your predecessor felt much the same way.

Mr. Masters: He did the same thing.

Mr. Gouk: Why then would it not be better for the government to make a regular position out of this, as opposed to this part–time thing with a per diem? Would that not be a better operation?

Mr. Masters: I think it would be but they haven't changed the rules on anything since 1983, so you just live with what's there. Everybody has been constantly talking about change and everything stays the way it is. We are still where this act started and nothing's changed. Obviously, if this job is to continue on the same basis, it would be easier to change the rules. Again, it's one way of not having to pay any pension, vacation, statutory holidays and things like that. So there's the plus side for the government as well.

Mr. Gouk: We're looking at the possibility of going to a commercialized or a privatized type of operation, but recently the RTI was purchased from a private organization. What was the purpose of Canada Ports Corporation purchasing RTI instead of leaving it as a private entity?

Mr. Tessier: Many years ago when the agreement was signed between Federal Navigation and Ridley Terminals, a clause in the agreement allowed the private company, Federal Navigation, to opt out under certain terms and conditions. Because the market was not as expected initially, the terminal was built for 12 million tonnes and we have been able to handle over 6 million tonnes, so Federal Navigation exercised its option to opt out. Initially there were two partners: the federal government and private enterprise. Federal Navigation moved out, so we ended up being the sole owner of RTI. We did not buy it. We were there initially.

Mr. Gouk: Okay.

Finally, I am not an accountant or whatever, and your statements seem somewhat confusing to me.

Mr. Tessier: I hope not.

Mr. Gouk: They are, trust me.

In your 1993 annual report, you indicated a deficit—I always look upon a deficit as a loss—of $221 million. Is that correct?

Mr. Tessier: This is purely an accounting exercise.

Mr. Gouk: That's why I get confused—accounting exercises.

Mr. Tessier: You're right to be confused on this particular item. We wrote off all of the assets we had at RTI, and this is why we show such a major drop in the numbers. That was done through an accounting exercise. If you look at the operation

[*Traduction*]

M. Masters: Quatre ou cinq fins de semaine par an, c'est toute la fin de semaine. C'est un peu comme si on disait que les députés doivent être jugés sur la base de 143 jours. Vous ne seriez pas d'accord parce que vous avez d'autres fonctions, et c'est la même chose pour moi.

M. Gouk: Je voulais simplement savoir si vous trouvez que c'est un emploi à plein temps.

M. Masters: Malheureusement, oui.

M. Gouk: Votre prédécesseur était aussi de cet avis.

M. Masters: Il faisait la même chose.

M. Gouk: Il vaudrait mieux dans ce cas que le gouvernement crée un poste permanent au lieu d'avoir cette fonction à temps partiel avec une allocation journalière? Ce serait mieux, non?

M. Masters: Sans doute, mais le règlement n'a absolument pas changé depuis 1983, et il faut donc se contenter de ce qu'on a. Tout le monde parle de changement, mais rien ne bouge. Rien n'a changé depuis le début. Il est évident que si cette fonction doit continuer à être exercée de la même façon, il vaudrait mieux modifier le règlement. D'un autre côté, c'est un moyen d'éviter de payer une pension, des congés, des jours fériés, etc., donc il y a certains avantages pour le gouvernement.

M. Gouk: Il est question de commercialisation ou de privatisation, mais on a récemment acheté RTI à une entreprise privée. Pourquoi la Société canadienne des ports a–t–elle acheté RTI au lieu de la laisser fonctionner dans le privé?

M. Tessier: Il y a un certain nombre d'années, quand Federal Navigation et Ridley Terminals ont signé l'entente, celle–ci comportait une clause autorisant l'entreprise privée, c'est–à–dire Federal Navigation, à se retirer dans certaines conditions. Étant donné que le marché n'a pas évolué comme prévu, que nous avions un terminal construit pour recevoir 12 millions de tonnes et que nous en avons manutentionnées plus de six millions, Federal Navigation a décidé d'exercer son droit de retrait. Au départ, il y avait deux associés, le gouvernement fédéral et l'entreprise privée. La Federal Navigation s'est retirée, et RTI est devenu notre propriété exclusive. Nous ne l'avons pas acheté. C'était comme cela depuis le début.

M. Gouk: D'accord.

Enfin, je ne suis pas un comptable, mais je trouve que vos bilans manquent de clarté.

M. Tessier: J'espère bien que non.

M. Gouk: Si si, croyez–moi.

Dans votre rapport annuel de 1993, vous mentionnez un déficit—je considère toujours qu'un déficit est une perte—de 221 millions de dollars. Est–ce exact?

M. Tessier: C'est un pur exercice comptable.

M. Gouk: C'est ce qui me plonge dans la perplexité, ces exercices comptables.

M. Tessier: Vous avez raison d'être perplexe sur ce point particulier. Nous avons radié tous les actifs que nous possédions chez RTI, ce qui explique ce recul considérable. Il s'agissait d'un simple exercice comptable. Si vous prenez simplement les

[*Text*]

itself and compare the revenues to the expenditures, 1993 was not a bad year. It was not worse than 1992. For accounting purposes it was decided that the assets would be written off, and these amount to around $200 million. The operation in RTI was not sufficiently profitable to justify keeping this major asset on our books.

Mr. Gouk: It was a restructuring, basically.

Mr. Tessier: Indeed.

Mrs. Terrana (Vancouver East): I am concerned about the competitive ability of our ports. We heard yesterday from the minister that Vancouver is the second most expensive port in the Asia–Pacific region, I think he said.

• 1700

You've talked about a level playing field. I think a lot of this has to do with taxes and other impediments. It's probably all in this book, but when we're going across the country, what should we look at as a responsibility that our government would have to take on to try to make these ports more competitive?

Mr. Masters: I gather the minister was referring to some documentation that he saw in—

Mrs. Terrana: Australia and New Zealand.

Mr. Masters: —Singapore. I don't know exactly what he's referring to in that sense. I think the Port of Vancouver will give you a closer set of numbers than we can. Factually, you can look at the labour scene in Vancouver, which I do know something about. It compares with the U.S. when you consider the fact that the Canadian dollar is at $1.40.

Mrs. Terrana: At this point, yes.

Mr. Masters: When it comes to containers, I don't think there is a non–competitive factor.

One of the problems we have—I have put this in the book—is that when you look at bulk, you may have an organized labour terminal in Canada and you may be comparing yourself to a non–organized one in the United States.

Equally, some of the facilities in the United States are subsidized by municipal or state governments, so some of the financing sector is lower. I don't believe operating costs are much lower. Again, I think Vancouver will be more precise than I can be, but in that sense the other thing we're eschewing—I'm sure you've heard this before—is that at the railway end, the provinces adding on as we go across the country puts us in a difficult situation.

If you're looking. . . In Singapore, they would probably be looking door to door. They may be talking about more than just the port. They may be talking about the segment of the container rate that's inland. There could be some situations there.

Mrs. Terrana: Yes, in fact we heard a lot of that with CN—you know, the taxes. It's also a municipal situation, in fact.

[*Translation*]

chiffres d'exploitation et que vous comparez les recettes et les dépenses, vous verrez que 1993 n'a pas été une mauvaise année. Elle n'a pas été pire que 1992. Pour des raisons comptables, on a décidé de radier ces actifs qui représentaient environ 200 millions de dollars. La rentabilité de RTI n'était pas suffisante pour nous autoriser à conserver un actif aussi important dans notre comptabilité.

M. Gouk: C'était donc essentiellement une restructuration.

M. Tessier: Effectivement.

Mme Terrana (Vancouver–Est): Je m'intéresse à la compétitivité de nos ports. Le ministre nous a dit hier que Vancouver a été le deuxième port le plus coûteux de la région Asie–Pacifique, je crois.

Vous nous parlez d'égalité des conditions. Je pense que le problème vient en grande partie des taxes et autres obstacles. Je suppose qu'on trouve tout cela dans ce document, mais pouvez–vous me dire quelles sont les responsabilités sur lesquelles nous devrions attirer l'attention du gouvernement pour essayer d'améliorer la compétitivité de ces ports dans tout le pays?

M. Masters: Je crois que le ministre parlait des documents dont il a eu connaissance en. . .

Mme Terrana: En Australie et en Nouvelle–Zélande.

M. Masters: . . .à Singapour. Je ne sais pas exactement de quoi il voulait parler. Je pense que les autorités du port de Vancouver pourront vous donner plus de précisions que nous. Si vous prenez la situation de la main–d'oeuvre à Vancouver, que je connais assez bien, vous constaterez qu'elle se compare à celle des États–Unis, compte tenu du fait que le dollar américain vaut 1,40$ canadien.

Mme Terrana: Actuellement, oui.

M. Masters: Pour ce qui est des conteneurs, je ne pense pas non plus que nous soyons en situation défavorable.

L'un des problèmes, et j'en parle dans ce document, c'est que pour ce qui est du vrac, on compare des ouvriers syndiqués dans un terminal du Canada à des ouvriers non syndiqués aux États–Unis.

D'autre part, certaines installations aux États–Unis sont subventionnées par les autorités municipales ou les États, ce qui réduit les coûts, mais je ne pense pas que les frais d'exploitation soient bien inférieurs. Encore une fois, les autorités de Vancouver pourront vous donner des renseignements plus précis, mais il y a l'autre problème que nous semblons éviter—je suis sûr que vous en avez déjà entendu parler—c'est celui du chemin de fer, avec les difficultés que nous causent toutes ces provinces à traverser.

Si vous prenez. . . à Singapour, on vous parlera probablement de transport de porte à porte. Il ne s'agira pas simplement du port, mais aussi par exemple du coût du transport terrestre du conteneur. On peut avoir ce genre de chose.

Mme Terrana: Effectivement, les représentants du CN nous en ont beaucoup parlé de cette question des taxes. D'ailleurs, c'est aussi un problème municipal.

[*Texte*]

You also said ports should not be privatized but they do want more independence. So how would you look at a port to get...? I heard this from Vancouver and from Prince Rupert. They want more independence because there is money that goes back to the government. For instance, in Vancouver there is an enormous need for a cruise ship terminal. It's between $150 million and $160 million that... No, sorry. It's $60 million, but they gave the government something like $150 million. As a result they are having difficulty building this terminal. So how would you see the port becoming more independent without getting into a privatized situation?

Mr. Masters: I think it's quite easy for the port to be more independent. It's a question of the government relaxing the delegation so that we can increase the delegation to the ports, which mostly involves transactions like the buying of cranes and the things that take time.

You're talking about two things. One thing is independence and the other is paying for administration. When they talk about being freer, I think most people really don't want to pay, whereas the whole concept in this legislation is that they should pay. Your decision, or the decision of the government of the day, was that the ship owners should be paying for the administration of the port system. We are the intermediary for that so we get a kind of shoot–the–messenger treatment.

Factually, when you report to a desk in the minister's office, that would then be paid by the taxpayers. When we do that type of administration, it's paid by the cargo. So there's the question of independence and there's the question of who pays.

Mrs. Terrana: But you're still a crown corporation. Of course the government will want some return from a crown corporation. This is why I'm trying to look at the possibility of them not being a crown corporation, but instead getting into something else.

Mr. Masters: Well, that's the difference. If it's not a crown corporation, the public servants or the people working for the department would do the work, which is then paid for by the taxpayer. When you have a crown corporation that is subsidized and paid for by the ports, that money is collected from the people who have the cargo.

• 1705

So the argument is about who pays. It's easy to give more autonomy, to give people more authority. It's a little more difficult to make them pay.

Mrs. Terrana: So if you privatize, you will have that problem.

Mr. Tessier: The Port of Vancouver is already highly privatized, if you look at the operation. Most of the grain elevators are owned by private companies. So the port administration is not looking after the operation of the facilities.

[*Traduction*]

Vous dites aussi qu'il ne faut pas privatiser les ports, mais ils veulent avoir plus d'indépendance. Comment envisagez–vous cela? C'est ce que j'ai entendu dire pour Vancouver et pour Prince Rupert. Ces ports veulent plus d'indépendance pour ne pas avoir à remettre autant d'argent au gouvernement. Par exemple, Vancouver a énormément besoin d'un terminal pour paquebots de croisière, qui coûterait de 150 à 160 millions de dollars... Non, pardon. Il coûterait 60 millions, mais ils ont versé au gouvernement quelque chose comme 150 millions, et ils ont beaucoup de difficulté à trouver l'argent nécessaire pour construire ce terminal. Dans ces conditions, comment, à votre avis, ce port pourrait–il devenir plus indépendant sans être privatisé?

M. Masters: Je pense que ce serait très facile. Il suffirait que le gouvernement assouplisse la délégation de pouvoirs pour donner aux ports plus de liberté dans des transactions comme l'achat de grues ou ce genre de choses qui prennent du temps.

On parle de deux choses ici. Il y a d'un côté l'indépendance et, de l'autre, les coûts administratifs. Quand ces gens–là demandent plus de liberté, je pense qu'en général ce qu'ils veulent, c'est ne pas avoir à payer, alors que tout ce projet de loi a en réalité pour but de les faire payer. Vous avez décidé, ou le gouvernement de l'époque a décidé, de faire payer aux armateurs les frais d'administration du système portuaire. Comme nous jouons un rôle d'intermédiaire, c'est nous qui écopons.

Normalement, ce qui passe par le bureau d'un ministre est payé par les contribuables, mais dans notre cas, ces frais administratifs sont à la charge des transporteurs. Il y a donc, d'une part, la question de l'indépendance et, de l'autre, la question de savoir qui paye.

Mme Terrana: Mais vous êtes tout de même encore une société d'État. Il est naturel que le gouvernement demande à un tel organisme de lui rapporter de l'argent. C'est pour cela que je me demande si l'on ne pourrait pas avoir autre chose qu'une société d'État.

M. Masters: Ce n'est pas la même chose. Si ce n'est plus une société d'État, ce sont des fonctionnaires ou des agents du ministère qui feront le travail, et ce sont les contribuables qui paieront. Dans le cas d'une société d'État subventionnée et payée par les ports, il s'agit d'argent qui est perçu auprès des transporteurs de marchandises.

Il faut décider qui va payer. Il est facile d'accroître l'indépendance ou l'autorité. Il est un peu plus difficile de faire payer les intéressés.

Mme Terrana: Donc, en cas de privatisation, il faudrait régler ce problème.

M. Tessier: Le port de Vancouver est déjà fort privatisé, pour ce qui est du fonctionnement. La plupart des silos appartiennent à des entreprises privées. Cela signifie que l'administration portuaire ne s'occupe pas du fonctionnement des installations.

[*Text*]

We're working hard trying to reduce the decision–making process established through the system: LPCs, CPC, Transport Canada, Treasury Board and then GIC. If we are able to reduce all of these bureaucratic procedures, decisions will be made much more quickly with a national port system that would be more decentralized.

Mrs. Terrana: The WGTA touched on an issue, and as you know the subsidy will go to the farmer. The Vancouver port has already lost potash due to competition. It's now going to Portland.

Are you concerned—and this concern was expressed to me—the farmers may ship their goods in the United States?

Mr. Tessier: Yes. We have expressed to the federal government, through the committee in charge of this study, that as long as the farmers or the railways are subsidized in the transportation of grain, there should be an indication somewhere that they must go through a Canadian port. That's fair.

M. Guimond: Monsieur Tessier, quel est votre salaire?

M. Tessier: Je crois qu'il est de l'ordre de 129 000$ par année.

M. Guimond: Je me suis livré, monsieur Masters, à un petit exercice mathématique et non comptable sur ce que vous m'avez dit plus tôt. À 225 jours de travail par année, vous êtes sûrement l'un des présidents de conseil d'administration les plus occupés au Canada avec une moyenne de 4,3 journées de travail par semaine pour la Société canadienne des ports.

En vertu de votre *per diem* de 300$ par jour, vos revenus se chiffrent à 67 500$. Vous travaillez 225 jours par année, ce qui fait 4,3 jours par semaine. Quand on prend 225 jours ouvrables et qu'on divise ce chiffre par 52 semaines, cela fait 4,3 jours à toutes les semaines sans prendre de vacances. Vous travaillez de cette manière à la Société canadienne des ports?

M. Masters: Comme je vous l'ai dit, j'ai travaillé plus de 200 jours. . .

M. Guimond: Plus tôt, vous m'avez dit 225. Cela pourrait aller jusqu'à 225?

M. Masters: Je ne le sais pas. J'ai dit: «disons. . .», mais je ne peux pas vous donner le chiffre exact. Nous allons faire des calculs. Mais disons que c'est cela. Je n'ai rien caché. C'est un travail régulier et je suis disponible toute l'année, comme vous d'ailleurs. Je suis disponible tout le temps et je fais ce que je suis obligé de faire.

Je ne suis pas tenté de travailler aussi fort que cela non plus. Vous me comparez à d'autres présidents. Je ne peux pas vous dire le nombre de jours travaillés par ce monsieur de Vancouver, mais j'imagine qu'il travaille aussi fort et aussi souvent que moi. J'imagine aussi que celui de Montréal travaille assez fort. Mon problème est beaucoup plus complexe que le leur parce que je suis pris avec eux, avec l'intervention et l'administration à Ottawa.

M. Guimond: Connaissez–vous un dénommé Brian Gallery?

M. Masters: Oui, Brian est le propriétaire de *Canadian Sailings*.

[*Translation*]

Nous faisons de gros efforts en vue d'alléger le processus décisionnel établi dans le système: il y a les administrations portuaires locales, le ministère des Transports, le Conseil du Trésor et ensuite le Gouverneur en conseil. Si nous réussissons à alléger toutes ces procédures bureaucratiques, les décisions peuvent se prendre beaucoup plus rapidement dans un système national portuaire plus décentralisé.

Mme Terrana: La LTGO soulève une question, et comme vous le savez, la subvention sera versée aux cultivateurs. Le port de Vancouver a déjà perdu des contrats de potasse à cause de la concurrence, c'est maintenant par Portland que ça passe.

Craignez–vous, c'est une inquiétude qui m'a déjà été exprimée, que les cultivateurs décident de faire transporter leurs marchandises en passant par les États–Unis?

M. Tessier: Oui. Nous avons fait remarquer au gouvernement fédéral, par le comité qui s'est chargé de cette étude, que tant que les cultivateurs ou les chemins de fer recevront des subventions pour le transport des céréales, il faudrait qu'elles passent obligatoirement par un port canadien. Ce n'est que juste.

Mr. Guimond: Mr. Tessier, what is your salary?

Mr. Tessier: I believe it's approximately $129,000 a year.

Mr. Guimond: I've done a few calculations, based on the information you gave me, Mr. Masters. Working 225 days a year, you must be one of the busiest chairmen of a board in Canada since it works out to an average of 4.3 days a week.

With a $300 *per diem*, your income amounts to $67,500. You work 225 days a year, that is 4.3 days a week. Two hundred and twenty five working days divided by 52 weeks works out to 4.3 days every week without taking any holidays. Is that how you work in the Canada Port Corporation?

Mr. Masters: As I said, I worked more than 200 days. . .

Mr. Guimond: The figure you gave me before was 225. Could it be as high as 225?

Mr. Masters: I don't know. I said it may be, but I can't give you the exact figure. We can come up with the information. But let's assume it was. I haven't attempted to hide anything. It's regular work and I'm available throughout the year, just as you are. I'm available at any time and I do what I have to do.

It's not that I feel like working so hard. You compare me to other chairmen. I can't tell the exact number of days worked by the chairman in Vancouver but I imagine that he works just as hard and as often as I do. I imagine the same holds true for the chairman in Montreal. My problem is far more complex than theirs because I not only have to deal with them but also with officials in Ottawa.

Mr. Guimond: Do you know a certain Brian Gallery?

Mr. Masters: Yes, Brian is the owner of *Canadian Sailings*.

[*Texte*]

M. Guimond: Est–ce l'un de vos amis?

M. Masters: C'est une personne que je connais très bien depuis 25 ans, comme tout le monde dans l'industrie maritime. Brian Gallery est l'une des personnes les plus connues.

M. Guimond: D'accord. Je reviendrai plus tard sur vos comptes de dépenses. Le budget de publicité d'Avantage Canada serait d'environ 500 000$ par année.

• 1710

M. Masters: Eh bien, non.

M. Guimond: Pardon?

M. Masters: De toute façon, cela n'a rien à voir avec moi et je ne sais pas s'il est de 500 000$.

M. Guimond: Je voudrais savoir si c'est exact. . .

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Mr. Guimond, just a moment. You've asked a question. If I understand it correctly, some publication says you spend up to $500,000 a year. The witness said that was not under his supervision. To get that answer, why don't we have him search his records and report back to the committee?

Mr. Guimond: I will direct the question to Mr. Tessier.

Monsieur Tessier, est–il exact que le budget de publicité d'Avantage Canada était d'environ 500 000$ par année?

M. Tessier: Le montant que nous allouions au dossier Avantage Canada, si ma mémoire est fidèle, et j'aimerais me corriger plus tard si nécessaire, était de l'ordre de 450 000$. Il faut dire qu'une partie de ce montant est destinée à la publicité et une autre à la recherche. Il y a deux ans, nous avons fait du travail en ce qui a trait au rôle que devait jouer Avantage Canada. L'objectif était d'amener les expéditeurs, les usagers et les transporteurs à travailler ensemble afin d'apporter une dimension plus canadienne et d'essayer de maintenir le trafic au Canada. Je pourrais vérifier le montant prévu pour la publicité. Cependant, les annonces publicitaires ne représentaient pas 450 000$.

M. Guimond: Non. Environ 500 000$. Est–il exact que plus de 50 p. 100 du budget d'Avantage Canada est allé à des publications du genre *Canadian Sailings* et toutes les publications de Gallery Publications?

M. Tessier: D'après le renseignement qu'on me donne ici, environ 15 p. 100 du 450 000$ était destiné à la publicité. Il me ferait plaisir de remettre au Comité le détail de tous les montants qui ont été alloués ou prévus à ces fins.

Je tiens à mettre l'accent sur le fait que ce concept–là avait pour objet de développer une union plus étroite entre les différents partenaires qui utilisent le port ou le système de Ports Canada.

M. Guimond: Monsieur. . .

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Excuse me, Mr. Guimond, you're out of time.

Mr. Hoeppner (Lisgar—Marquette): This is my second meeting on this committee. I'm new at it. I come from Manitoba and, as you know, Manitoba is always forgotten. West goes east and they don't realize Manitoba is there.

[*Traduction*]

Mr. Guimond: Is he one of your friends?

Mr. Masters: He's someone I've known very well for 25 years, like everyone else in the marine industry. Brian Gallery is very well–known.

Mr. Guimond: I see. I intend to return to your expense account later. The advertising budget for Advantage Canada is approximately $500,000 a year, I gather.

Mr. Masters: Well, no.

Mr. Guimond: Pardon me?

Mr. Masters: Anyway, that has nothing to do with me and I do not know if it is $500,000.

Mr. Guimond: I would like to know if it is a fact that. . .

Le vice–président (M. Comuzzi): Monsieur Guimond, un instant. Vous avez posé une question. Si j'ai bien compris, un certain document affirme que l'on dépense 500 000$ par année. Le témoin a dit que cela n'était pas de son ressort. Si vous voulez obtenir une réponse plus précise, laissons le témoin faire la recherche nécessaire pour pouvoir nous renseigner ensuite, n'est–ce pas?

M. Guimond: Je vais poser la question à M. Tessier.

Mr. Tessier, can you confirm that the advertising budget for Advantage Canada was about $500,000 a year?

Mr. Tessier: If my memory serves me right, and I will want later on to stand corrected if it does not, we used to allocate $450,000 to Advantage Canada. It is true that part of that is directed to advertising and part of it to research. Two years ago, we asked ourselves what role should Advantage Canada play. The goal was to bring shippers, users and carriers together so that they could work at offering a more Canadian dimension, maintaining traffic in Canada. I could check on the amounts allocated to advertising. However, we didn't buy $450,000 worth of ads.

Mr. Guimond: That is not what I'm saying. Of those $500,000 roughly, would you say that more than 50% of the budget of Advantage Canada was used for magazines such as *Canadian Sailings* and other material published by Gallery Publications?

Mr. Tessier: I am just being told that some 15% of a total of $450,000 was to be used for advertising. I will be pleased to table with the Committee the breakdown of the money that was allocated or earmarked to that end.

I want to repeat that the whole idea was to develop a closer relationship between the various partners who are users of harbours or of the Ports Canada Network.

Mr. Guimond: Mr. . .

Le vice–président (M. Comuzzi): Excusez–moi, monsieur Guimond, votre temps est écoulé.

M. Hoeppner (Lisgar—Marquette): C'est la deuxième fois que je siège au Comité. Je suis donc nouveau. Je suis du Manitoba et comme vous le savez, on oublie toujours le Manitoba. On va d'Est en Ouest sans se rendre compte que le Manitoba existe.

[*Text*]

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): We don't forget.

Mr. Hoeppner: I would like to talk about Churchill. I see Mr. Masters forgot to include in the minutes that Churchill was going to be closed. Can you comment on whether the news media is wrong in reporting it that way?

Mr. Masters: I certainly think so. I don't think we ever intend to close Churchill.

Mr. Hoeppner: *The Globe and Mail* says here very directly that it interviewed you. You admitted you forgot to include it and it would be rectified. Is that wrong?

Mr. Masters: It was a question in June that the board wished to ask the minister, because there was no grain committed to Churchill at the beginning of the season and the board was extremely concerned. It was opening in a matter of weeks and we had no grain. As you know, there are attendant costs to opening the port. The board directed us to signal to the minister that if we weren't going to have any grain by September, we would be in a serious financial condition.

About two or three weeks following the meeting the grain came, so the condition changed considerably. We had this request to direct the matter to the minister. I checked with the board through the members and said, look, this matter has corrected itself; do you still want to go forward with this?.

• 1715

Mr. Hoeppner: This is what really bothers me. Churchill is the port where we've always had political baggage. The Wheat Board refuses to direct grain shipments there. I have an official document showing the Russians wanted to take their grain out of Churchill, but the Wheat Board refused to ship it up there. CN refuses to ship grain there in the winter. I can verify what you have said. I was in Churchill in July and they had 4,000 tonnes of grain, or 120,000 bushels, and a ship that could hold 40,000 tonnes was coming in to load. It's ridiculous.

Mr. Masters: We couldn't get any planning because we didn't know. All of a sudden the grain arrived. If you have a board meeting between dates and people become concerned, then you say, now we see what's happening. It's a different situation, and we don't need to signal to the minister. That's what we were talking about.

As you know, in the end we had 291,000 tonnes of grain. In the meantime they appointed the task force and we made presentations to that task force. It was a very serious review of what was going on and it's now before the government.

[*Translation*]

Le vice–président (M. Comuzzi): Mais nous ne l'oublions pas.

M. Hoeppner: Je voudrais vous parler de Churchill. Je constate que M. Masters a oublié de dire que Churchill allait être fermé. Pouvez–vous nous dire si les reportages que nous avons entendus là–dessus étaient erronés ou pas?

M. Masters: Je suis convaincu qu'ils l'étaient. Je ne pense pas que nous ayons jamais eu l'intention de fermer Churchill.

M. Hoeppner: L'article du *Globe and Mail* affirme clairement que vous avez été interviewé par ce journal. Vous avez reconnu qu'on avait oublié Churchill et qu'il fallait faire le nécessaire pour redresser cela, n'est–ce pas?

M. Masters: En juin dernier, le conseil d'administration voulait parler de cette question au ministre au début de la campagne agricole car il n'y avait pas de céréales destinées à Churchill, ce qui inquiétait fort le conseil d'administration. La campagne allait débuter quelques semaines plus tard, et nous n'avions pas de céréales pour Churchill. Comme vous le savez, il y a des coûts d'intendance quand on ouvre un port. Le conseil d'administration nous a demandé de dire au ministre que s'il n'y avait pas de céréales avant le mois de septembre, cela créerait pour nous de graves difficultés financières.

Deux ou trois semaines après cela, les choses ont changé du tout au tout car Churchill a reçu des céréales. Nous avions demandé que la question soit portée à l'attention du ministre. Je me suis adressé aux membres du conseil d'administration et leur ai dit que la situation s'était rétablie d'elle–même; je voulais savoir s'ils entendaient quand même persister dans leur démarche.

M. Hoeppner: C'est justement ce qui me préoccupe. Le Port de Churchill est celui qui semble depuis toujours alourdi d'un certain bagage politique. La Commission canadienne du blé refuse d'y faire passer ses envois céréaliers. J'ai un document officiel indiquant que les Russes voulaient venir prendre leur grain au Port de Churchill, mais que la Commission du blé a refusé de le faire passer par ce port. Le CN refuse d'y expédier du grain en hiver. Je peux confirmer ce que vous avez dit. J'étais moi–même à Churchill en juillet et j'ai pu constater qu'il n'y avait que 4 000 tonnes ou 120 000 boisseaux de grain en attente, alors qu'on y attendait un navire pouvant prendre un chargement de 40 000 tonnes. C'est ridicule.

M. Masters: Nous n'avons pas pu planifier en conséquence parce que nous n'étions pas au courant. Le grain est arrivé tout d'un coup. Quand le conseil d'administration se réunit entre les dates prévues et que des préoccupations sont soulevées, on peut alors vérifier pour voir ce qui se passe. La situation est différente à ce moment–là, et nous n'avons pas besoin de faire rapport au Ministre. Voilà ce que nous avons voulu dire.

Comme vous le savez, au bout du compte, nous avions 291 000 tonnes de grain. Nous avons fait rapport de la situation au groupe de travail qui avait été créé dans l'intervalle. Le groupe de travail a formulé ses conclusions dans un rapport très sérieux qui est toujours à l'étude au gouvernement.

[*Texte*]

We're really a very small player in this business. We're trying to keep the board open. We don't have any subsidies or anything compared to the other people who are in the same line as ourselves. We had some difficulties we had to signal to the government, and that's what that article is about.

Mr. Hoeppner: I appreciate you did that.

I wanted to make a comment to the hon. member from Vancouver. I back up totally what she said about the grain movement to Vancouver. CN did a study of what it is costing farmers to ship grain through our elevation system, compared to the United States. We're paying $400 million more in our grain handling system than U.S. farmers are. I farm three miles from the U.S. border and we're going to have that opportunity to ship our grain through the U.S. system. We will do it unless something happens in the ports and they become more competitive.

I think this is a tremendous opportunity for you to lay down the law to railway companies, terminal operators or whatever. If you don't, farmers can only go so far. I am one of those farmers who will take every bushel across to the U.S. if things aren't changed. There are thousands of farmers like me.

The Wheat Board and the grain companies are interfering. I was astounded today when I was briefed on Bill C–66. That bill, which is supposed to stop backtracking, is eliminating tariffs through Churchill and Vancouver. I will fight like hell to remove that if I have to because it's illegal and undemocratic.

Mr. Hubbard (Miramichi): Mr. Masters, I assume, and your board must assume, that you are a full–time employee of the board. You answer to a board of directors that is satisfied you work 200–plus days per year. Is that correct?

Mr. Masters: The exact dates are in the press release, and I'll circulate copies of it. When that article appeared on the 30th, our board issued a press release to examine the whole situation, which never received much publicity, explaining that everything was authorized, that the budgets had. . .

Mr. Hubbard: And that board has the right to. . .

Mr. Masters: That board has the right to decide how it wants its corporation to work. It allocated specific moneys for certain purposes and advised the public in the press release that was the case.

Mr. Hubbard: On the basis of your total salaried income from other resources, is this your only income? Are you sitting on other boards?

Mr. Masters: No, this is all I do.

Mr. Hubbard: The mandate of this committee is quite broad. We're looking not only at ports but at the concept of marine and harbours.

[*Traduction*]

Nous ne jouons qu'un très petit rôle dans le secteur. Nous essayons de garder le port ouvert. Nous ne recevons pas de subventions ni rien d'autre comparativement aux autres acteurs. Nous avions certains problèmes et nous avons cru bon de les signaler au gouvernement. C'est ce dont il est question dans cet article.

M. Hoeppner: Je vous sais gré de l'avoir signalé.

Permettez–moi de dire à mon honorable collègue de Vancouver que je suis entièrement d'accord avec ce qu'elle a dit au sujet du mouvement du grain vers Vancouver. Le CN a fait une étude pour déterminer ce qu'il en coûte aux agriculteurs d'expédier leur grain en passant par notre système de silos, comparativement au système américain. Nous payons 400 millions de dollars de plus que les agriculteurs américains pour notre système de manutention du grain. Mon exploitation agricole se trouve à trois milles de la frontière américaine, et il se trouve que nous aurons l'occasion d'expédier notre grain par le système américain. C'est ce que nous ferons à moins qu'on ne prenne les mesures qui s'imposent pour rendre nos ports plus compétitifs.

Le moment ne pourrait être mieux choisi pour que vous soumettiez les compagnies ferroviaires, les exploitants de silos terminus et les autres à votre autorité. Sinon, les agriculteurs iront simplement leur chemin. Comme des milliers d'autres agriculteurs, j'expédierai toute ma récolte céréalière par les États–Unis si la situation ne change pas.

La Commission canadienne du blé et les compagnies céréalières nous mettent des bâtons dans les roues. J'ai été surpris d'apprendre ce que contient le projet de loi C–66 quand on m'en a parlé aujourd'hui. Ce projet de loi, qui est censé mettre fin au retour vers l'Ouest, élimine les tarifs pour le grain passant par Churchill et Vancouver. Je me battrai corps et âme pour obtenir que cette disposition soit retirée, parce qu'elle est illégale et anti–démocratique.

M. Hubbard (Miramichi): Monsieur Masters, je suppose, comme doit le supposer aussi votre conseil d'administration, que vous êtes un employé à plein temps du conseil. Vous rendez des comptes à un conseil d'administrateurs qui sait pertinemment que vous travaillez au moins 200 jours par an. C'est bien cela?

M. Masters: Les dates exactes se trouvent dans le communiqué de presse, dont je vous ferai distribuer des copies. Quand l'article est paru le 30, le conseil d'administration a publié un communiqué de presse, qui n'a pas vraiment retenu l'attention des médias, pour faire le point sur la situation et expliquer que tout avait été autorisé, que les budgets avaient. . .

M. Hubbard: Et que le conseil a le droit de. . .

M. Masters: Que le conseil a le droit de décider de la façon de gérer la Société des ports. Il avait approuvé des sommes précises pour certains activités, et il a confirmé la chose dans le communiqué de presse.

M. Hubbard: Le travail que vous faites pour le conseil d'administration est–il votre seul travail rémunéré? Siégez–vous à d'autres conseils?

M. Masters: Non, je travaille uniquement pour le conseil de la Société des ports.

M. Hubbard: Le mandat confié au Comité est assez vaste. Nous sommes chargés d'examiner, non seulement les ports, mais l'ensemble du secteur maritime, y compris les havres.

[*Text*]

Within certain ports and nearby, private companies own facilities that benefit from the work the ports are doing. Do they bring any income to the port system, or are they simply gifts the Government of Canada gives to these companies who have petroleum and other facilities near our ports?

[*Translation*]

Dans certains ports et dans les environs de certains ports, on trouve des installations appartenant à des entreprises qui profitent du travail effectué par les ports. Ces entreprises contribuent–elles aux recettes du système portuaire, ou s'agit–il simplement de cadeaux que le gouvernement canadien offre aux entreprises qui ont des installations, notamment pétrolières, à proximité de nos ports?

• 1720

Mr. Masters: As Mr. Tessier said earlier, in the case where the docks are used, there are fees paid by the vessels using the dock if it's for a cargo indigenous to the port area.

Mr. Hubbard: But if it's not indigenous to the port, some do exist without any. . .?

Mr. Masters: Could you give us an example?

Mr. Hubbard: Mention was made of the Port of Saint John and one major company that uses that harbour area. Are they contributing to the Port of Saint John in terms of its income?

Mr. Masters: They pay harbour dues.

Mr. Hubbard: Harbour dues are paid?

Mr. Tessier: As I was mentioning earlier, you have the same situation in other ports. For example, in the Port of Quebec, Ultramar has its own facilities and they also pay harbour dues. Iron Ore in Sept–Îles have their own facilities. They pay harbour dues and that is it, that is all. Spread across the system, this is the way it works within the Ports Canada family.

Mr. Hubbard: A few minutes ago a former mayor of Saint John mentioned the Port of Belledune, where there is a large capital investment occurring. In terms of the Port of Belledune, it has a deep harbour and it has certain advantages. In terms of your port corporation, what do you see for the future of Belledune? How do you see it being a cause for this type of investment? Does it have possibilities in terms of the overall transportation system that we in New Brunswick could look at?

Mr. Tessier: Yes, we believe the port of Belledune is well positioned for future development. One of the reasons is that when N.B. Power came in, it attracted new opportunities for incremental tonnage. We believe—and this was the thinking—that with N.B. Power we will be able to attract enough business to start thinking of an expansion at the port of Belledune. This is where we are planning to go, which will require the construction of a wharf, a shed, a conveyer system. This is to serve the market and the industry in the hinterland of the Port of Belledune.

It is true also that Belledune offers many advantages, such as limited dredging, limited ice breaking, deep water, and being open year–round. So for all those reasons, if you look at the ports between Dalhousie and Miramichi, for example, what you are offering the industry in the area is probably an interesting, efficient transportation system that will make these industries more competitive on the international market.

M. Masters: Comme l'a dit M. Tessier tout à l'heure, les navires qui utilisent nos quais doivent acquitter des droits s'ils transportent des marchandises dont le point d'origine est dans la région portuaire.

M. Hubbard: Mais s'il s'agit de marchandises qui ne viennent pas à l'origine de la région portuaire, il y en a qui se passent de. . .?

M. Masters: Pourriez–vous nous donner un exemple?

M. Hubbard: On a parlé du port de Saint John et d'une grande entreprise qui se sert des installations. L'entreprise contribue–t–elle aux recettes du port de Saint John?

M. Masters: Elle paie des frais portuaires.

M. Hubbard: Elle paie des frais portuaires?

M. Tessier: Comme je l'ai dit tout à l'heure, la situation est la même dans d'autres ports. Ainsi, au port de Québec, Ultramar a ses propres installations et paie également des frais portuaires. À Sept–Îles, Iron Ore a ses propres installations et paie aussi des frais portuaires, un point c'est tout. Voilà comment on fonctionne dans tous les ports du réseau.

M. Hubbard: Il y a quelques minutes, l'ancien maire de Saint John nous a parlé du port de Belledune, où l'on a entrepris un important projet d'immobilisations. Ce port possède un havre en eau profonde de même que certains autres avantages. Que pense la Société des ports de l'avenir de Belledune? Le port pourrait–il accueillir d'autres projets d'immobilisations? Y a–t–il lieu que la population du Nouveau–Brunswick s'occupe des perspectives d'avenir du port dans l'ensemble du système national des transports?

M. Tessier: Nous croyons effectivement que le port de Belledune est bien situé pour accueillir de futurs projets de développement. L'arrivée de la Société hydroélectrique du Nouveau–Brunswick a notamment créé de nouvelles possibilités d'accroître le tonnage qui transite par le port. Nous croyons—et c'est le raisonnement qui nous a guidés—que la présence de la Société hydroélectrique nous permettra d'attirer suffisamment de clients pour que nous puissions commencer à y envisager des travaux d'expansion. C'est dans ce sens que va notre planification, et nous devrons pour cela faire construire un quai, un hangar et un convoyeur. Nous pourrions ainsi servir le marché et l'industrie de l'arrière–pays du port de Belledune.

Certes, le port de Belledune offre de nombreux avantages: c'est un port en eau profonde, ouvert à longueur d'année, qui n'exige qu'une intervention minime de la part des dragueurs et des brise–glace, etc. Ainsi, pour toutes ces raisons, si l'on fait la comparaison, par exemple avec tous les ports situés entre Dalhousie et Miramichi, le port de Belledune pourrait offrir aux entreprises de la région un système de transport efficace et avantageux qui les rendrait plus compétitives sur le marché international.

[*Texte*]

We are all aware that there is no captive traffic any more. If we are not competitive and if the door–to–door cost, including the production and the logistics, is not sufficiently attractive, any shipper or buyer is going to go somewhere else because of globalization.

What we are doing in Belledune is providing facilities that are going to meet the needs of the present users in this area, but which will serve new customers as well. One of them is N.B. Power. One of them is Canadian Gypsum. We have different new customers and we believe that this way Belledune is going to offer great opportunities.

Mr. Hubbard: I have one more question. With the increased size of ocean–going vessels and considering the harbours at Belledune, Halifax and Saint John, in 25 years which will be the best of the 3 in terms of that increased size in shipping?

Mr. Tessier: We're talking of different markets and different products now. Halifax is a container port, and I believe the way things are with technology there will always be a need for a deep water port such as Halifax. We're talking of two different areas.

Mr. Hubbard: He's saying the same thing as you; the three ports are well positioned.

Mr. Tessier: I took it as a question.

Mr. Hubbard: It is a question. Which of the three ocean–going vessels has the greatest potential for the future?

Mr. Tessier: I understood your question, but we are talking about three different products and three different port environments. Halifax is not going to take over business from Belledune, for example. You will not see Belledune taking over containers from Halifax because it doesn't match in this logistical system. Saint John has a market and Saint John could expand. Halifax could expand in Belledune, but at this moment—and maybe five years from now we can revisit our crystal ball—I don't believe that one is going to do it to the detriment of the other.

Mr. Hubbard: Thank you.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Thank you.

• 1725

You mentioned the task force report on Churchill. Will you table that report with the committee?

Mr. Tessier: I will be happy to do that.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Thank you.

That report suggests an expenditure of almost a quarter of a billion dollars to make the port viable.

Mr. Tessier: Is that a question?

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Yes.

Mr. Tessier: What is said in the task force report is that there are different players. You have the port, the railway and a new company called SpacePort, which is planning to invest about a quarter of a billion dollars in the next year.

[*Traduction*]

Nous savons tous que le trafic captif est chose du passé. À l'ère de la mondialisation, si nous ne sommes pas compétitifs et que le prix global, du producteur au destinataire final, n'est pas assez intéressant, expéditeurs et acheteurs iront ailleurs.

À Belledune, nous essayons d'offrir des installations qui répondent aux besoins des usagers actuels de la région, mais qui pourront également servir de nouveaux clients. La Société hydro-électrique du Nouveau–Brunswick est un de ces nouveaux clients, tout comme Canadian Gypsum. Nous avons plusieurs nouveaux clients, et nous croyons que le port de Belledune offrira ainsi d'excellentes possibilités.

M. Hubbard: J'ai une dernière question. Étant donné l'accroissement de la taille des navires de haute mer, lequel des trois ports, de Belledune, de Halifax ou de Saint John, sera le plus en mesure d'accueillir ces navires à plus gros tonnage dans 25 ans?

M. Tessier: Il s'agit de marchés et de produits différents. Le port de Halifax sert au transport de marchandises conteneurisées et la technologie étant ce qu'elle est, nous aurons toujours besoin à mon avis d'un port en eau profonde comme celui de Halifax. Il s'agit de deux secteurs différents.

M. Hubbard: Il dit la même chose que vous. Les trois ports sont bien positionnés.

M. Tessier: J'ai pensé qu'il s'agissait d'une question.

M. Hubbard: C'est effectivement une question. Lequel des trois ports accueillant des navires de haute mer offre les meilleures perspectives d'avenir?

M. Tessier: J'avais bien compris votre question, mais il s'agit de trois types de produits différents et de trois milieux portuaires différents. Ainsi, Halifax ne prendra pas du trafic de Belledune. De même, Belledune ne prendra pas le trafic conteneurisé de Halifax parce qu'il ne possède pas les caractéristiques voulues. Saint John a son propre marché et pourrait prendre de l'expansion. Halifax pourrait étendre ses activités à Belledune, mais pour l'instant—nous pourrons peut–être consulter à nouveau notre boule de cristal dans cinq ans—je ne crois pas qu'un des ports prendra de l'expansion au détriment de l'autre.

M. Hubbard: Je vous remercie.

Le vice–président (M. Comuzzi): Merci.

Vous avez parlé du rapport du groupe de travail sur Churchill. Allez–vous déposer ce rapport auprès du Comité?

M. Tessier: Je serai heureux de le faire.

Le vice–président (M. Comuzzi): Merci.

Dans ce rapport, on recommande des dépenses de près de 250 000$ pour rendre le port viable.

M. Tessier: Est–ce une question?

Le vice–président (M. Comuzzi): Oui.

M. Tessier: Dans son rapport, le groupe de travail indique qu'il y a plusieurs acteurs en cause: le port, les chemins de fer et une nouvelle société appelée SpacePort, qui prévoit investir environ 250 millions de dollars au cours de l'année à venir.

[*Text*]

What was said at the task force, and this was a major issue and I know you are interested in this also—

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Is the report factual?

Mr. Tessier: Yes.

What Ports Canada said all along is that if we can attract one million tonnes of traffic to the Port of Churchill. . . All the time we said that if farmers are prepared to ship more grain to Churchill, we won't need taxpayers' money. What we are after is more grain, not taxpayers' money. We want more grain.

There might be some avenues, and these are things to be looked at. There may be avenues such as what happens if the WGTA changes? Will this change the catchment area for certain ports? That is one question.

The other question is what will happen with the specialty crops that seem to be more attractive on markets like the northern European market? If that is the case, will that specialty crop attract additional traffic to the Port of Churchill?

To the farmers in the catchment area of Saskatchewan and Manitoba, we say do you want the Port of Churchill or not? This is also a question that is—

Mr. Hoeppner: We want it, but the grain companies and the Wheat Board won't allow us to use it.

Mr. Tessier: This is why we are saying—there are a couple of things here. The Canadian Wheat Board has a certain role with certain commodities, but there are non–Canadian Wheat Board commodities such as the specialty grain crops. The specialty grains are in the hands of the farmers to market.

So what we're saying is that if you go from 400,000 tonnes to 1,000,000 tonnes, maybe then we can generate sufficient revenues to do what we have to do. This is the position of Ports Canada.

Mr. Hoeppner: I agree with you 100%.

Mr. Guimond: I have two questions. One is concerning Thunder Bay.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): You can have all the time you need.

M. Guimond: Monsieur Tessier, plus tôt, lors de votre présentation, vous avez dit que la baisse de trafic du Port de Québec était causée principalement par le manque de grain, parce que le grain transite de plus en plus vers Vancouver.

Lors des audiences du Sous–comité sur l'avenir de la Voie maritime, présidé par mon collègue de Thunder Bay, nous avons entendu à Thunder Bay le président de la Commission canadienne du blé et je lui ai soutiré une information que j'aimerais que vous me corroboriez.

En ce qui a trait au grain de l'Ouest, est–il exact que du grain dont la destination finale est la Belgique et le Luxembourg, au lieu de transiter par le port de Thunder Bay et la Voie maritime du Saint–Laurent vers les ports du Saint–Laurent, transite par Vancouver et le canal de Panama pour ensuite remonter vers la Belgique et le Luxembourg?

[*Translation*]

Le groupe de travail a dit—et il s'agit d'une question d'importance capitale et je sais que vous vous y intéressez également. . .

Le vice–président (M. Comuzzi): Le rapport est–il basé sur les faits?

M. Tessier: Oui.

La position de Ports Canada a toujours été que, si nous pouvions attirer un million de tonnes de trafic au port de Churchill. . . Nous avons toujours dit que, si les agriculteurs étaient disposés à faire passer plus de grain par Churchill, nous n'aurions pas besoin de l'argent des contribuables. Nous ne demandons pas de subventions, nous demandons qu'on nous envoie plus de grain.

Il y aurait peut–être d'autres possibilités, qui mériteraient d'être examinées. Qu'arrivera–t–il par exemple si des modifications étaient apportées à la LTGO? La zone de chalandise de certains ports s'en trouvera–t–elle modifiée? C'est une des questions qu'il convient de poser.

L'autre question est de savoir ce qu'il arrivera des cultures spécialisées qui semblent avoir plus de succès sur des marchés comme celui de l'Europe du nord? Faut–il conclure que les cultures spécialisées feront augmenter le trafic qui transite par le port de Churchill?

Les agriculteurs de la zone de chalandise de la Saskatchewan et du Manitoba veulent–ils le port de Churchill? Voilà une autre question qui. . .

M. Hoeppner: Nous en voulons, mais les compagnies céréalières et la Commission du blé nous empêchent de nous en servir.

M. Tessier: C'est pour cette raison que nous disons. . . Il convient de préciser que la Commission canadienne du blé a un rôle à jouer relativement à certaines denrées, mais il y en a d'autres, comme les cultures céréalières spécialisées, qui ne sont pas soumises à la Commission. Les agriculteurs s'occupent eux–mêmes de leurs céréales spécialisées au marché.

Nous disons donc que, si nous passions de 400 000 tonnes à 1 000 000 de tonnes, nous aurions peut–être des revenus suffisants pour faire ce que nous devons faire. Voilà la position de Ports Canada.

M. Hoeppner: Je suis entièrement d'accord avec vous.

M. Guimond: J'ai deux questions. La première concerne Thunder Bay.

Le vice–président (M. Comuzzi): Vous pouvez prendre tout le temps dont vous avez besoin.

Mr. Guimond: Mr. Tessier, earlier in your presentation, you said that the decrease in traffic at the Port of Quebec City was mainly due to the lack of grain, because grain is increasingly being moved to Vancouver.

At the hearings of the Sub–committee on the future of the Saint Lawrence Seaway, which was presided by my friend from Thunder Bay, we had the president of the Canadian Wheat Board appear before us in Thunder Bay, and I was able to get from him a statement which I would like you to corroborate.

With respect to western grain, is it true that grain being shipped to Belgium and Luxembourg is going through Vancouver and the Panama Canal, instead of the Port of Thunder Bay and the Saint Lawrence Seaway to other ports in the Saint Lawrence, in order to reach its final destination in Belgium or Luxembourg?

[*Texte*]

M. Tessier: Je n'ai pas d'information précise à ce sujet, mais ce sont des choses qui peuvent arriver. À un moment donné, un client peut se trouver dans les environs de Vancouver et, parce qu'il y a beaucoup plus bateaux de disponibles sur l'océan Pacifique, vous pouvez obtenir des taux substantiellement réduits la tonne de grain, ce qui favorise à l'occasion le port de Vancouver. Je ne dirais pas que c'est toujours le cas, mais à l'occasion, cela a pu se produire parce qu'il y avait un bateau de disponible.

[*Traduction*]

Mr. Tessier: I don't have any specific information on that, but it is something that can happen. This might happen when you have a customer in Vancouver or the surrounding area and you are able to get a substantially lower rate per ton of grain because of the much greater availability of ships on the Pacific Ocean. In that sense, the Port of Vancouver might occasionally be favoured. I wouldn't say that this is always the case, but it can happen on occasion because of the availability of ships.

• 1730

Mr. Guimond: I have a second short question, Mr. Chairman.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): I hope it's shorter than the first.

M. Guimond: En ce qui a trait à vos comptes de dépenses, monsieur Masters, je vous ai questionné au sujet du tournoi de golf, etc., et je pense que vous avez compris où je voulais en venir. Ce gouvernement demandera aux Canadiens et aux employés des ports de se serrer la ceinture. Je considère que vous avez une gestion fastueuse. Vous êtes dans le faste des années 1950. Vous avez signé un compte de dépenses pour la somme de 4 095,67$ le 30 décembre 1992 au restaurant La Strada à Ottawa.

M. Masters: Je dis que c'est complètement faux.

M. Guimond: C'est faux?

M. Masters: C'est faux.

M. Guimond: D'accord. Au Laurentian Club, à Ottawa, vous avez dépensé 1 890$ le 29 juin 1993. Est–ce vrai?

M. Masters: Je dirais que ce n'est pas moi qui ai dépensé cet argent.

M. Guimond: D'accord. Et si je vous disais que vos employés, par exemple un M. Hassan Ansary, qui est vice–président... Est–il vice–président?

Si je vous citais une facture de 200$ pour la nuit dans la suite Truck Room du Fantasyland Hotel au West Edmonton Mall, qui est une boîte de *pick–up*, où il y a un jacuzzi qui peut accommoder quatre personnes? Ensuite, on demandera aux Canadiens... Est–ce normal? Est–ce acceptable?

Est–ce que ce que je vous dis est exact, monsieur Tessier?

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Mr. Guimond, will you give copies of that account to the clerk, please? Then we'll answer the question.

M. Tessier: Est–ce une question ou un commentaire?

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): It was a question.

Mr. Masters: I've responded to the ones he's referred to concerning me.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): I think the question is on a bill in excess of $4,000 at some hotel.

Mr. Guimond: The question is—

M. Guimond: J'ai encore une autre question, monsieur le président.

Le vice–président (M. Comuzzi): J'espère qu'elle sera plus courte que la première.

Mr. Guimond: With respect to your expense accounts, Mr. Masters, I asked you about the golf tournament and other expenses, and I believe you understood what I was trying to get at. This government will be asking Canadians, including ports employees, to tighten their belts. I think your management has been living high off the hog. You are acting as though we are still enjoying the prosperity of the 1950's. You signed an expense claim in the amount of $4095.67 for December 30th 1992 at the La Strada restaurant, in Ottawa.

Mr. Masters: That is completely false.

Mr. Guimond: It's false?

Mr. Masters: It's false.

Mr. Guimond: All right. You spent the sum of $1890 at the Laurentian Club, in Ottawa, on June 29th, 1993, is this true?

Mr. Masters: I would say that I didn't personally spend that money.

Mr. Guimond: Okay. And if I were to tell you that one of your employees, Mr. Hassan Ansary, who is vice–chairman... Is he vice–chairman?

And if I were to mention a bill for $200 a night in the Truck Room suite of the Fantasyland Hotel, at the West Edmonton Mall, which is supposed to represent the back of a pick–up truck, complete with a jacuzzi that can accomodate four people? Then, we're going to ask Canadians... Is that normal? Is that acceptable?

Would you say, Mr. Tessier, that what I have just said is accurate?

Le vice–président (M. Comuzzi): Monsieur Guimond, pourriez–vous faire tenir au greffier des copies de ce compte de dépenses? Puis nous obtiendrons la réponse à la question.

Mr. Tessier: Is that a question or comment?

Le vice–président (M. Comuzzi): C'était une question.

M. Masters: J'ai répondu aux questions qu'il m'a posées et qui me concernaient moi.

Le vice–président (M. Comuzzi): Je crois que la question porte sur un compte de dépenses de plus de 4 000$ dans un certain hôtel.

M. Guimond: La question est...

[*Text*]

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Don't take as long as the first time you asked. Just try to tell us what the question was.

M. Guimond: Vous avez dépensé 200$ la nuit pour une suite, la Truck Room du Fantasyland Hotel, au West Edmonton Mall.

M. Tessier: Simplement le nom me semble fantaisiste, mais en ce qui a trait à la dépense, je n'ai pas de détail.

M. Guimond: J'ai parlé d'une suite qui se loue à 200$ la nuit. Est–il exact que M. Ansary a pu coucher là?

M. Tessier: Oui, il est exact qu'il ait pu coucher là, bien sûr. Si c'est un hôtel public, bien sûr qu'il a pu coucher là. La raison pour laquelle il a couché là. . .

M. Guimond: Non, je n'ai jamais posé cette question–là. Je voulais seulement savoir s'il était exact qu'il avait couché dans une suite. . .

Do you have a problem with the translation?

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Yes, I have problems, but the question was asked, the bill was going to be submitted and there was an acknowledgement that you or one of your members—

Mr. Tessier: Probably stayed at that hotel, but whether it was a suite or. . .

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): You're going to respond in writing to the clerk with respect to the question as to the reasons for that particular expense being charged. That's the substance of your question.

Mr. Tessier: Do you want to have the reason?

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Yes, please.

Mr. Guimond: Yes.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): This is the last one, Mr. Hoeppner.

Mr. Hoeppner: It's not a question, Mr. Chairman.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Not another speech.

Mr. Hoeppner: I just want to point out that if I can ship my grain through Churchill instead of through the St. Lawrence Seaway, I can save $25 to $35 a tonne, and that port will handle a million tonnes. You can see the advantage.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Is that with the WGTA subsidy?

Mr. Hoeppner: Yes, if it comes off.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Mr. Masters and Mr. Tessier, thank you very much. We've gone for two and a half hours or close to that. You've answered the questions very forthrightly. The books are excellent. I want to compliment you both again for the wealth of information you've supplied us.

I would ask on behalf of the committee that should it be necessary, we would like to speak to you again.

[*Translation*]

Le vice–président (M. Comuzzi): Ne prenez pas autant de temps que vous en avez pris la première fois que vous avez posé la question. Essayez de la poser simplement.

Mr. Guimond: You spent $200 a night for the Truck Room suite in the Fantasyland Hotel, at the West Edmonton Mall.

Mr. Tessier: The name seems quite fanciful, but I have no details about the expense as such.

Mr. Guimond: I talked about a suite which goes for $200 a night. Would it be accurate to say that Mr. Ansary might have stayed there?

Mr. Tessier: Of course, it would be accurate to say that he might have stayed there. Since it is a public hotel, he most certainly could have stayed there. The reason why he did stay there. . .

Mr. Guimond: No, I didn't not ask you that. I just wanted to know if it would be accurate to say that he stayed in a suite. . .

Avez–vous un problème avec l'interprétation?

Le vice–président (M. Comuzzi): Oui, j'ai des problèmes, mais vous avez posé la question, vous deviez remettre copie de la note de frais et vous aviez accepté que vous ou un de vos collègues. . .

M. Tessier: Il a probablement couché à cet hôtel, mais pour ce qui est de savoir s'il s'agissait d'une suite. . .

Le vice–président (M. Comuzzi): Vous enverrez au greffier une réponse écrite à la question pour expliquer cette dépense dont on a demandé le remboursement. C'est là l'essentiel de votre question.

M. Tessier: Voulez–vous savoir pourquoi la dépense a été engagée?

Le vice–président (M. Comuzzi): Oui, je vous en prie.

M. Guimond: D'accord.

Le vice–président (M. Comuzzi): Ce sera la dernière question, monsieur Hoeppner.

M. Hoeppner: Il ne s'agit pas d'une question, monsieur le président.

Le vice–président (M. Comuzzi): Pas un autre discours.

M. Hoeppner: Je veux simplement signaler que, si je pouvais envoyer mon grain par Churchill au lieu de passer par la Voie maritime du St–Laurent, je pourrais économiser de 25 à 35$ la tonne, et que le port de Churchill recevra un million de tonnes. L'avantage est évident.

Le vice–président (M. Comuzzi): Vous tenez compte là de la subvention pour le transport du grain de l'Ouest?

M. Hoeppner: Oui, c'est ce qui se produira si la subvention est éliminée.

Le vice–président (M. Comuzzi): Merci beaucoup, messieurs Masters et Tessier. Il y a près de deux heures et demie que vous êtes là. Vous avez répondu aux questions de façon très franche. Les documents sont excellents. Je tiens à vous féliciter tous deux encore une fois pour toute l'information que vous nous avez fournie.

Je tiens à vous dire, au nom du Comité, que nous vous demanderons peut–être de revenir devant nous si nous le jugeons nécessaire.

[*Texte*]

Mr. Tessier: You're welcome. If there are any others, yes.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Thank you.

Mr. Masters: Because we've been a bit blind–sided at the end here, could I respond to one question?

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): I have that issue.

Mr. Masters: No, it's—

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): There was nothing personal.

• 1735

Mr. Masters: I'd like to make this clear. The overriding question he posed was whether we understand that the people of Canada want government expenditures cut, because we appeared not to understand that.

I'd like the committee to know—I announced this earlier and it is in the information we provided here today—that our corporation has reduced its staff from 99 to 53 in the last 30 months, and it has taken its budget from $9.8 million to $6.1 million. We understand that very well and it's been very difficult to do. I don't want there to be any impression here that we don't seem to understand. We understand it very well.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Thank you, Mr. Masters.

This meeting is adjourned.

[*Traduction*]

M. Tessier: Je vous en prie. Si vous avez d'autres questions, nous pourrons effectivement revenir.

Le vice–président (M. Comuzzi): Merci.

M. Masters: Étant donné que nous avons été quelque peu pris au dépourvu vers la fin, me permettriez–vous de répondre à une question?

Le vice–président (M. Comuzzi): Oui, je sais bien.

M. Masters: Non, c'est. . .

Le vice–président (M. Comuzzi): Cela n'avait rien de personnel.

M. Masters: Précisons bien. Essentiellement, ce qu'il nous a demandé, c'est si nous comprenions bien que les Canadiens veulent qu'on réduise les dépenses, parce que nous n'avions pas l'air de bien le comprendre.

Je tiens à préciser au Comité—je l'ai déjà dit précédemment et c'est quelque chose qui figure aussi dans les documents que nous vous avons remis aujourd'hui—que notre société a ramené son personnel de 99 à 53 personnes au cours des 30 derniers mois, et qu'elle a ramené son budget de 9,8 millions de dollars à 6,1 millions. C'est donc quelque chose que je comprends parfaitement, et cela n'a pas été facile du tout. Je ne voudrais surtout pas que vous ayez l'impression que nous ne comprenons pas la situation. Nous la comprenons parfaitement.

Le vice–président (M. Comuzzi): Merci, monsieur Masters.

La séance est levée.

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid Port payé
Lettermail Poste–lettre
8801320
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From Canada Ports Corporation:

Arnold Masters, Chairman;

Jean–Michel Tessier, President & Chief Executive Officer.

TÉMOINS

De la Société canadienne des ports:

Arnold Masters, président du Conseil d'administration;

Jean–Michel Tessier, président–directeur général.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

CA1
XC27
-T82

Governm
Publicat

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 23

Monday, February 13, 1995
Montreal, Quebec

Chairperson: Stan Keyes

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 23

Le lundi 13 février 1995
Montréal (Québec)

Président: Stan Keyes

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès–verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of Canadian marine issues

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude des questions maritimes au Canada

---

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

LIBRARY
MAR 2 7 1995
University of Toronto

First Session of the Thirty–fifth Parliament, 1994–95

Première session de la trente–cinquième législature, 1994–1995

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice–Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoeppner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(7)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice–présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoeppner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(7)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Votes of Proceedings of the House of Commons of Tuesday, February 7, 1995

By unanimous consent, Mr. Milliken (Parliamentary Secretary to the Leader of the Government in the House of Commons), seconded by Mr. Crête (Kamouraska—Rivière–du–Loup) moved,—That the Standing Committee on Transport be authorized to travel to Montreal, Quebec City, Mont–Joli, Vancouver, Hamilton, Thunder Bay, St. John's, Charlottetown, Halifax and St. John from February 6 to March 17, 1995, for the purpose of holding hearings in relation to the Committee's consideration of marine policy, and that the necessary staff do accompany the Committee.

The question was put on the motion and it was agreed to.

ATTEST

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès–verbaux de la Chambre des communes du mardi 7 février 1995

Du consentement unanime, M. Milliken (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes), appuyé par M. Crête (Kamouraska—Rivière–du–Loup) propose,—Que le Comité permanent des transports soit autorisé à se rendre à Montréal, Québec, Mont–Joli, Vancouver, Hamilton, Thunder Bay, St. John's, Charlottetown, Halifax et St. John entre le 6 février et le 17 mars 1995 afin de tenir des audiences dans le cadre de son examen de la politique maritime et que le personnel nécessaire soit autorisé à l'accompagner.

La motion, mise aux voix, est agréée.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ROBERT MARLEAU

Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, FEBRUARY 13, 1995
(31)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 9:33 o'clock a.m. this day, in the Opus 1 Salon of the Delta Montreal Hotel, in Montreal (Quebec), the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Stan Keyes, Paul Mercier, and Anna Terrana.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Syndicat des débardeurs, SCFP, Section locale 375: Michel Murray, President; and Théodore Beaudin, Secretary–Treasurer. *From the Laurentian Pilotage Authority:* Jacques Marquis, President. *From the Montreal Port Corporation:* André Gingras, Chairman of the Board; and Dominic J. Taddeo, President and Chief Executive Officer.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed its consideration of Canadian marine issues. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated February 7, 1995, Issue No. 21.*)

Michel Murray made an opening statement and, with Théodore Beaudin, answered questions.

Jacques Marquis made an opening statement and answered questions.

André Gingras and Dominic J. Taddeo made an opening statement and answered questions.

At 12:38 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

AFTERNOON SITTING

The Standing Committee on Transport met at 2:02 o'clock p.m. this day, in the Opus 1 Salon of the Delta Montreal Hotel, in Montreal (Quebec), the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Stan Keyes, Paul Mercier, and Anna Terrana.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Société de promotion des aéroports de Montréal (SOPRAM): Arthur P. Earle, Chairman of the Board. *From the Corporation des pilotes du Saint–Laurent Central:* Jean–Pierre Leroux, President; and Luc Drouin, Director General. *From the Compagnie minière Québec Cartier:* Gaston Gendreau, General Superintendent, Transport; and Stan McGee, Divisional Superintendent, Marine Services, Transport. *From the City of Montreal:* Pierre–Yves Melançon, City Councillor.

PROCÈS–VERBAUX

LE LUNDI 13 FÉVRIER 1995
(31)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit à 9 h 33, dans le salon Opus 1 de l'hôtel Delta, à Montréal (Québec), sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Stan Keyes, Paul Mercier et Anna Terrana.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: Du Syndicat des débardeurs, SCFP, section locale 375: Michel Murray, président; Théodore Beaudin, secrétaire–trésorier. *De l'Administration de pilotage des Laurentides:* Jacques Marquis, président. *De la Société du port de Montréal:* André Gingras, président du conseil d'administration; Dominic J. Taddeo, président–directeur général.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité reprend l'étude des questions relatives à la marine canadienne. (*Voir les Procès–verbaux et témoignages du 7 février 1995, fascicule nº 21*).

Michel Murray fait une déclaration et, avec Théodore Beaudin, répond aux questions.

Jacques Marquis fait une déclaration et répond aux questions.

André Gingras et Dominic J. Taddeo font des déclarations et répondent aux questions.

À 12 h 38, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

SÉANCE DE L'APRÈS–MIDI

Le Comité permanent des transports se réunit à 14 h 02, dans le salon Opus 1 de l'hôtel Delta, à Montréal (Québec), sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Stan Keyes, Paul Mercier et Anna Terrana.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De la Société de promotion des aéroports de Montréal (SOPRAM): Arthur P. Earle, président du conseil d'administration. *De la Corporation des pilotes du Saint–Laurent Central:* Jean–Pierre Leroux, président; Luc Drouin, directeur général. *De la Compagnie minière Québec Cartier:* Gaston Gendreau, Surintendant général, Transport; Stan McGee, surintendant divisionnaire, Service maritime, Transport. *De la Ville de Montréal:* Pierre–Yves Melançon, conseiller municipal.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed its consideration of Canadian marine issues. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated February 7, 1995, Issue No. 21.*)

Arthur P. Earle made an opening statement and answered questions.

Jean–Pierre Leroux made an opening statement and, with Luc Drouin, answered questions.

Gaston Gendreau and Stan McGee made opening statements and answered questions.

Pierre–Yves Melançon made an opening statement and answered questions.

At 4:54 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Georges Etoka

Committee Clerk

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité reprend l'étude des questions relatives à la marine canadienne. (*Voir les Procès–verbaux et témoignages du 7 février 1995, fascicule nº 21*).

Arthur P. Earle fait une déclaration et répond aux questions.

Jean–Pierre Leroux fait une déclaration et, avec Luc Drouin, répond aux questions.

Gaston Gendreau et Stan McGee font des déclarations et répondent aux questions.

Pierre–Yves Melançon fait une déclaration et répond aux questions.

À 16 h 54, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Greffier de Comité

Georges Etoka

[*Text*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Monday, February 13, 1995

[*Translation*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le lundi 13 février 1995

• 0930

The Chairman: I will call the meeting to order.

Good morning, everyone. My name is Stan Keyes. I'm the member of Parliament for Hamilton West and am privileged to be the chairman of the Standing Committee on Transport.

As some of you are aware, last December this committee was asked by the Minister of Transport, the Hon. Doug Young, to conduct a broad review of the marine sector. Accordingly, and pursuant to standing order 108(2), today our committee will begin consideration of Canadian marine issues here in Montreal.

As indicated in the study's terms of reference, our analysis will include an examination of the port system, pilotage services, the St. Lawrence Seaway and the Canadian Coast Guard. This is the first comprehensive Canadian marine study every conducted by federal authorities; consequently, our work has both a political and a historic significance.

Our study has five key objectives: identifying key competitive challenges; defining essential federal roles and services; developing options to reduce subsidies and examine various commercialization options; obtaining regional views on priorities, issues and solutions; and building a consensus on solutions, future directions, and development of a comprehensive national marine strategy.

The importance of our study to this region is self–evident. The port of Montreal is considered the gateway to the central Canadian bread basket. It's Canada's number one container port, handling more container tonnage on the North Atlantic routes to Europe than any other North American port. In this regard, the port of Montreal provides year–round shipping services. Throughout the course of these proceedings I'm sure our witnesses will provide us with additional insight into key marine activities in and around this great port.

Colleagues, while our regular clerk, Ellen Savage, is back in Ottawa arranging for our next group of witnesses from Vancouver to the east coast, we're fortunate to have George Etoka as our clerk. If you have any questions for George on procedural matters, he's available to us all in the usual fashion.

We invite our first witnesses this morning, representatives of the Longshoremen's Union, CUPE, Local 375, to join us at the table and introduce themselves.

• 0935

M. Michel Murray (président, Syndicat des débardeurs, SCFP, section locale 375): Bonjour.

Le président: Je déclare la séance ouverte.

Bonjour à tous. Je m'appelle Stan Keyes et je représente le comté de Hamilton–Ouest; j'ai le privilège d'être le président du comité permanent des transports.

Comme vous le savez peut–être, le ministre des Transports, l'honorable Doug Young, a demandé en décembre dernier à notre comité d'entreprendre une étude exhaustive du secteur maritime. Par conséquent, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, notre Comité entreprend aujourd'hui l'étude des questions maritimes au Canada, ici même à Montréal.

Comme le prévoit le mandat de l'étude, nous nous pencherons sur le système portuaire, les services de pilotage, la voie maritime du Saint–Laurent et la Garde côtière canadienne. Comme il s'agit de la première étude exhaustive des questions maritimes au Canada jamais menée par les autorités fédérales, notre travail a une importance politique et historique.

Voici les cinq grands objectifs de notre étude: cerner les grands défis en matière de concurrence; définir les rôles et services essentiels du gouvernement fédéral; élaborer des options quant à la réduction des subventions et examiner les options de commercialisation; obtenir le point de vue des régions quant aux priorités, aux enjeux et aux solutions; et favoriser l'établissement d'un consensus quant aux solutions, aux orientations futures et à l'élaboration d'une stratégie maritime nationale.

L'importance de notre étude pour votre région saute aux yeux. Le port de Montréal sert de porte d'accès aux grandes régions productrices du centre du Canada. Il est le plus grand port de manutention de conteneurs au Canada, et on y achemine plus de conteneurs sur les routes nord–atlantiques vers l'Europe que depuis tout autre port nord–américain. Le port de Montréal offre des services toute l'année. Tout au long de nos audiences, je suis convaincu que nos témoins pourront mieux nous éclairer sur les activités maritimes clés pour le port et autour de ce dernier.

Notre greffière attitrée, Ellen Savage, est restée à Ottawa pour prendre toutes dispositions utiles avec les témoins que nous allons rencontrer plus tard, lors de notre prochain séjour à Vancouver ainsi que sur la côte est, mais nous avons le bonheur de compter parmi nous George Etoka qui la remplace. Si vous avez des questions de procédure, n'hésitez pas à communiquer avec George car il est à notre disposition comme il se doit.

Nous invitons nos premiers témoins de ce matin, les représentants du Syndicat des débardeurs, SCFP, Section locale 375, à se présenter à la table des témoins.

• 0935

Mr. Michel Murray (Chairman, Longshoremen's Union, CUPE, Local 375): Good morning.

[*Texte*]

Je suis accompagné ce matin de M. Théodore Beaudin, secrétaire–trésorier du syndicat, de M. Alain Desrochers, agent syndical du syndicat, et de M. Fernand Cléricy, conseiller technique du Syndicat canadien de la fonction publique auprès du Syndicat des débardeurs.

Permettez–moi, au nom du Syndicat des débardeurs, de souhaiter à tous les membres du Comité permanent des transports la bienvenue à Montréal.

The Chairman: Just before you go on, we thank you very much for the brief you've given us. Given the time and allowing for questions from our group, I wonder if it's possible to paraphrase what you might be presenting so we could get from that right into questions.

M. Murray: Donc, je représente, sous l'égide du Syndicat des débardeurs, 906 débardeurs qui oeuvrent dans le Port de Montréal et dans celui de Contrecoeur.

La juridiction du Syndicat des débardeurs s'applique sur l'ensemble du territoire géographique du Port de Montréal, lequel s'étend sur les deux rives du fleuve Saint–Laurent entre le pont Victoria et la ville de Sorel. Les débardeurs du Port de Montréal ont une longue et fière tradition syndicale et leur regroupement a pris naissance à la fin du siècle dernier, plus précisément en 1892, pour finalement conduire à la formation d'une association syndicale le 17 août 1902.

Les débardeurs furent à cette époque parmi les premiers à se syndiquer au Québec. Nous sommes donc présents depuis un siècle au Port de Montréal et avons ainsi acquis et développé une expertise du secteur maritime. Nous espérons ce matin, par le biais de notre présence aux audiences de ce Comité, apporter notre contribution à l'étude d'un milieu qui nous rassemble tous, de près ou de loin, c'est–à–dire le secteur maritime au Canada.

Nous tenons tout d'abord à inviter les membres du Comité permanent des transports, afin que l'exercice en cours ne soit pas inutile, à recommander l'établissement d'une politique globale du transport maritime compte tenu de l'inexistence d'une telle politique. Selon nous, cette absence de politique génère une somme de problèmes pour lesquels il est impérieux de réagir. Il faut rectifier la trajectoire abstraite qui guide le transport maritime en regard des différentes situations pour le moins bizarres qui se vivent dans notre domaine.

Nous croyons qu'il est de plus opportun de cibler une véritable politique globale du transport maritime avant même d'élaborer une stratégie maritime nationale.

• 0940

Une telle politique, dans un premier temps, doit revoir et rationaliser la carte géographique canadienne des différents ports existants, avec comme assises le potentiel de travail, le développement et la vocation afférents à ces mêmes ports.

Le ministre des Transports, M. Douglas Young, dans son allocution du 3 juin 1994 portant sur les nouvelles orientations pour les transports, disait que 80 p. 100 de notre trafic maritime passe par à peine 30 de nos quelque 300 ports publics. Cette première étape d'une politique globale du transport franchie, il deviendra primordial d'implanter et de développer des infrastructures de transport routier et chemin de fer, de concert avec la modernisation des équipements portuaires.

[*Traduction*]

I am accompanied this morning by Mr. Théodore Beaudin, secretary–treasurer of the union, by Mr. Alain Desrochers, our union officer and Mr. Fernand Cléricy, technical advisor of the Canadian Union of Public Employees to the Longshoremen's Union.

On behalf of the Longshoremen's Union, may I welcome the members of the Standing Committee on Transport to Montreal.

Le président: Sans plus attendre, laissez–moi vous remercier du mémoire que vous nous avez soumis. Étant donné le peu de temps que nous avons à notre disposition et parce que nos membres veulent vous poser des questions, je me demande si vous ne pourriez pas paraphraser votre mémoire pour que nous puissions passer le plus rapidement possible aux questions.

Mr. Murray: Under the aegis of the Longshoremen's Union, I represent 906 longshoremen who work in the Port of Montreal and in the Port of Contrecoeur.

The jurisdiction of the Longshoremen's Union applies to all of the geographic territory of the Port of Montreal which lies along the two shores of the St. Lawrence between the Victoria bridge and Sorel. The longshoremen of the Port of Montreal have a long and proud labour tradition; they first joined together at the end of last century, in 1892 to be precise, and that finally led to the creation of a labour association on August 17, 1902.

The longshoremen were at the time among the first to form a union in Quebec. We have been around for almost a century in the Port of Montreal and have thus acquired and developed an expertise in the maritime sector. This morning, through our testimony to the committee, we hope to contribute to your study of a sector that unifies us all, the Canadian marine sector.

In order for this exercise not to be futile, we would first like to invite members of the Standing Committee on Transport to recommend the implementation of an overall policy on marine transportation given that such a policy does not presently exist. We believe that the lack of a policy generates many problems that make it urgent for us to react. We must change the abstract notions that guide marine transportation and prevail in various strange situations that we experience in our sector.

Moreover, we believe the time has come to focus on a true, overall marine transportation policy before attempting to develop a national marine strategy.

Such a policy must, first and foremost, review and rationalize the map of Canada's existing ports, based on their work potential, development and specific location.

The Minister of Transport, Mr. Douglas Young, in a statement last June 3, 1994 on new directions for the transportation sector, said that 80% of our marine traffic flows through only about 30 of Canada's 300 public ports. After this first stage, the implementation of a comprehensive transportation policy, it will be essential to put in place and develop road and railway transport infrastructures, in parallel with efforts to modernize port facilities.

[*Text*]

Notre défi étant de conserver et d'accroître notre compétitivité face aux ports américains, il est essentiel de savoir que ceux–ci possèdent une avance d'environ 15 ans sur le Canada en regard du transport de conteneurs par chemin de fer. Cet élément est des plus importants lorsqu'on sait qu'environ 60 p. 100 du volume de marchandises conteneurisées manutentionnés à Montréal est destiné au Midwest américain.

Une politique globale du transport maritime doit évidemment revoir les différentes sources de financement et principalement l'attribution des diverses subventions. Cela devient d'autant plus important pour la survie des principaux ports canadiens compte tenu de leur vocation respective et des types de cargaisons propres à chacun de ceux–ci.

Pour illustrer cela, l'expérience qu'a vécue la Société du Port de Montréal est des plus représentatives. En effet, cette dernière a investi 25 millions de dollars pour restaurer et moderniser son silo à céréales. Au même moment, un entrepreneur privé du Port de Québec recevait d'importantes subventions pour son terminal céréalier. Ce même entrepreneur était alimenté directement par l'Office canadienne du blé.

D'autres exemples, tous aussi ridicules les uns que les autres, existent. L'on a qu'à citer Grande–Anse, Valleyfield, Sorel, Cacouna, etc. Ce sont toutes d'aberrantes situations de subventions directes à la concurrence. D'ailleurs, dans cette même lignée, le port de Cacouna a développé une vocation plus politique que portuaire. Durant quatre mandats consécutifs, les différents gouvernements au pouvoir ont utilisé ce port comme tremplin électoral plutôt qu'en termes d'intérêts commerciaux du transport maritime, développant ainsi une concurrence déloyale face au Port de Québec. Cela démontre hors de tout doute la nécessité d'une réelle politique globale du transport maritime.

Dans cet échiquier, l'absence de concertation entre les différents paliers gouvernementaux quant à l'attribution des différentes juridictions portuaires est un autre élément primordial. Au niveau commercial, ladite absence de concertation devient une entrave à la concurrence loyale.

En effet, le mercenariat est en plein essor compte tenu des multiples juridictions portuaires, tant municipales que provinciales, fédérales et privées. De plus, le problème des chevauchements de juridictions gouvernementales se vit continuellement au niveau tant de Travail Canada que de Transports Canada, en regard de l'application de la Partie II du Code canadien du travail, et les travailleurs sont souvent pris en otage face aux employeurs. Cette situation entraîne évidemment des problèmes aigus de relations de travail tout en doublant les coûts des services, pour un minimum d'efficacité.

De toutes les contradictions qui se vivent dans le domaine du transport maritime, l'une est des plus savoureuses. Elle a trait particulièrement à la Société canadienne des ports.

En effet, les différentes sociétés des ports se voient obligées d'épouser les vues et les politiques de la Société canadienne des ports. Ces vues peuvent venir en contradiction avec les objectifs de développement local et ainsi amener une difficile harmonisation entre les intérêts des autorités locales et régionales et ceux de la Société du Port de Montréal.

[*Translation*]

Because our challenge is to maintain, indeed to increase our ability to compete with American ports, it is essential that people be made aware of the fact that ports in the U.S.A. have a 15 year lead over Canada when it comes to railway container traffic. Indeed, this takes on added importance when one considers that approximately 60% of containerized goods handled in Montreal are destined for the American Midwest.

A comprehensive marine transport policy must obviously include a review of various funding sources and especially current arrangements for awarding grants. The latter are becoming increasingly important to ensure the survival of Canada's primary ports, given their respective vocations and the types of cargo they handle.

The experience of the Montreal Port Corporation provides an excellent illustration of that. Indeed, the latter invested some $25 million in a project to restore and modernize its grain elevator. At the time, a private entrepreneur at the Port of Quebec City was receiving large subsidies for his own grain terminal. That same entrepreneur was reveciving supplies directly from the Canadian Wheat Board.

And I could provide other equally absurd examples of the way our system now operates—just look at what is happening in Grande–Anse, Valleyfield, Sorel, Cacouna and elsewhere. These are all cases of totally unjustifiable subsidies being directly paid to the competition. In the same vein, the Port of Cacouna has in fact developed a more political vocation. During four consecutive mandates, various governments in power used that port as a political springboard, rather than having due regard for commercial interests in the area of marine transportation, to the point where they created a source of unfair competition for the Port of Quebec City. This, more than anything else, clearly demonstrates the need for a truly comprehensive marine transportation policy.

With this backdrop, the lack of dialogue and consultation between the various levels of government when it comes to the division of port responsibilities also takes on added importance. At the business level, this lack of consultation becomes an impediment to fair competition.

Indeed, mercenaries are thriving nowadays, given the existence of multiple port at authorities at every level—municipal, provincial, federal and private. In addition, the problem of overlapping jurisdictions between different levels of government is a constant problem both for Labour Canada and Transport Canada, when it comes to enforcing Part II of the Canada Labour Code, and workers often end up being hostages of their employers. This obviously leads to labour relations problems and doubles the cost of services, while reducing efficiency.

Of all the contradictions that characterize the current transportation system, one in particular is worth highlighting. It has to do with the Canada Ports Corporation.

Indeed, the various ports corporations are being forced to espouse the views and policies of the Canada Ports Corporation. Those views may well contradict local development goals and make it difficult for local and regional authorities to find common ground with the Montreal Port Corporation.

[*Texte*]

Dans la structure de la Société canadienne des ports, les différentes sociétés locales lui paient des dividendes. Ces mêmes dividendes sont utilisés pour subventionner une fois de plus la concurrence. Le port de Halifax en est l'exemple type. Il existe donc une discordance entre les intérêts de la Société canadienne des ports et ceux des autorités locales et régionales.

C'est pourquoi nous préconisons des changements vers une administration régionale qui serait plus adaptée aux besoins de la place portuaire de Montréal et qui intégrerait mieux les différents intervenants. Il est même urgent d'agir pour être en mesure de conserver l'avantage compétitif du Port de Montréal.

• 0945

À ce stade-ci, une parenthèse s'impose. L'étude du secteur maritime par le Comité permanent des transports émane d'une recommandation du rapport du Sous-comité de la Voie maritime du Saint-Laurent, celui-ci exprimant clairement son intention d'entreprendre une étude approfondie du réseau des ports canadiens et, plus particulièrement, les ports de la Voie maritime.

Un des principaux éléments motivant notre présence aujourd'hui est le fait que ledit comité s'est dit «scandalisé» des salaires payés aux débardeurs, cela à la suite des audiences tenues à Québec l'année dernière et à Ottawa le 30 mai 1994, où le sous-comité a pu entendre les jérémiades du président du conseil d'administration de la Société canadienne des ports, M. Arnold Masters.

Il est bon de préciser ici que ce même M. Masters a été pendant plus de 20 ans président de l'Association des employeurs maritimes dont il est maintenant retraité et, pendant la même période, membre du conseil d'administration du Port de Montréal.

Il est tout de même paradoxal que M. Masters vienne aujourd'hui critiquer un système et des conventions collectives qu'il a lui-même mis en place au cours des 20 dernières années.

Il est maintenant important, pour une meilleure compréhension des membres du Comité permanent des transports, d'apporter les rectifications appropriées sur les deux points suivants:

– La prétention voulant que les débardeurs de Montréal aient conclu des ententes qui les ont rendus non compétitifs et qu'ils doivent contribuer à maintenir la Voie maritime compétitive sur le plan des prix;

– Le témoignage de M. Jean-Michel Tessier, président-directeur général de la Société canadienne des ports, que vous retrouverez au fascicule numéro 7 du Sous-comité sur la Voie maritime du Saint-Laurent, disant que 18 p. 100 du volume manutentionné à Montréal passe par la Voie maritime du Saint-Laurent et l'association qu'il a effectuée entre ce volume et les débardeurs que je représente.

Ces deux affirmations ont pu influencer les recommandations du Sous-comité sur la Voie maritime du Saint-Laurent et méritent donc d'être redressées.

Le nombre total de tonnes qui ont transité, en 1993, par Montréal, soit en provenance ou à destination des ports desservis par la Voie maritime, est 1,8 millions. Ce volume se répartit de la façon suivante:

[*Traduction*]

Under the current structure of the Canada Ports Corporation, the various local corporations pay it dividends. These same dividends again are used to subsidize competition. The Port of Halifax is a typical example. The interests of the Canada Ports Corporation and those of local and regional authorities are clearly at odds.

That is why we advocate changes involving greater powers for regional authorities that would be better able to meet requirements at the Montreal facility and fully involve the various stakeholders. We believe urgent action is required if we are to maintain the Port of Montreal's competitive edge.

At this stage, I would just like to digress for a moment. The review of the marine transportation sector that has been launched by the Standing Committee on Transport flows from a recommendation presented in the report of the Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway, which clearly stated its intention to undertake an in-depth study of the Canadian ports network, and especially of those ports that are a part of the Seaway system.

One of the main reasons we are appearing before you today is the fact that that same committee said it was "shocked" to see the kinds of salaries being paid to dockers. I should add that this was as a result of hearings that were held in Quebec City last year and in Ottawa on May 30, 1994, where the Sub-Committee was subjected to the whining complaints of the chairman of the board of directors of the Canada Ports Corporation, Mr. Arnold Masters.

I think it is worth pointing out in this forum that the same Mr. Masters was for 20 years president of the Maritime Employers Association, from which he has since retired, and during the same period, member of the board of directors of the Port of Montreal.

I find it rather contradictory that Mr. Masters should now be criticizing a system and collective agreements that he himself put in place during the 20 years he was active in the Association.

To ensure that the members of the Standing Committee on Transport have a proper understanding of the current situation, it is important that the false impression left by two specific arguments brought forward at the time be corrected:

– The contention that Montreal dockers entered into agreements that made them uncompetitive and that they must contribute to keeping the Seaway's prices competitive;

– Second, the testimony of Mr. Jean-Michel Tessier, CEO of the Canada Ports Corporation, which can be found in issue 7 of the proceedings of the Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway, stating that 18% of the volume handled in Montreal goes through the St. Lawrence Seaway, including the correlation he drew between the volume of traffic and dockers that I represent.

Those two statements may well have influenced the recommendations of the Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway and therefore warrant re-examination and redress.

Total cargo tonnage moving through the Port of Montreal in 1993, either arriving at or departing from ports on the Seaway system was 1.8 million. It was distributed as follows:

[*Text*]

– 300 000 tonnes de vrac liquide, sur lequel les débardeurs ne possèdent aucune juridiction;

– 233 000 tonnes de sel, aucunement sous la juridiction des débardeurs;

– 15 000 tonnes de ciment et 21 500 tonnes de déchets métalliques, qui sont manutentionnés par des travailleurs encore une fois aucunement sous la juridiction de notre syndicat;

– 1,047 millions de tonnes de céréales pour lesquelles les débardeurs n'effectuent que le chargement des navires océaniques, ce qui ne nécessite qu'une dizaine de débardeurs;

– l'ensilage des céréales au port de Montréal est effectué par les employés de la Société du Port de Montréal.

Force est de constater que les membres du Sous–comité sur la Voie maritime du Saint–Laurent ont été sciemment induits en erreur. Le Syndicat des débardeurs, SCFP, section locale 375, s'attend donc à ce que les correctifs appropriés soient apportés par le Comité permanent des transports en regard du lien inexistant entre les débardeurs de Montréal et la viabilité de la Voie maritime du Saint–Laurent.

De plus, nous avons pris connaissance des témoignages des audiences tenues à Québec, dans le cadre du même sous–comité, et des commentaires apportés par les deux représentants précédemment mentionnés de la Société canadienne des ports en regard de la situation de la main–d'oeuvre des ports du fleuve et nous vous soumettons les remarques suivantes:

– Le Port de Montréal est le plus important du Canada en ce qui a trait à la manutention des conteneurs. La productivité de ce port est considérée à juste titre comme l'une des meilleures en Amérique du Nord.

– Les débardeurs offrent et assurent leur disponibilité et flexibilité 24 heures par jour, sept jours par semaine. Aussi, chaque débardeur peut effectuer en moyenne de 12 à 16 fonctions différentes, tout cela avec des salaires inférieurs à la moyenne des salaires versés dans les grands ports américains.

Y a–t–il véritablement scandale sur la convention collective touchant les débardeurs du port de Montréal?

Nous vous soumettons respectueusement, si scandale il y a, de vous référer plutôt aux différents articles ci–joints du *Globe and Mail*, et de juger de la nécessité de maintenir un organisme onéreux et inutile dans la perspective d'une autonomie locale ou régionale pour les ports.

Une fois ces mises au point effectuées, permettez–nous d'aborder la véritable préoccupation des débardeurs du Port de Montréal, à savoir le maintien de la compétitivité du port où nous oeuvrons.

Dans une perspective de conservation ou de création d'emplois, l'importance du secteur maritime à Montréal se mesure par son rôle de courroie de transmission des échanges commerciaux. Montréal est une plaque tournante du commerce international du Québec et du Canada.

Toute cette activité portuaire à Montréal génère environ 1,25 milliard de dollars de retombées directes et indirectes pour l'économie de la région de Montréal.

[*Translation*]

– 300,000 tons of liquid cargo, over which dockers have no jurisdiction;

– 233,000 tons of salt, again over which dockers have no jurisdiction;

– 15,000 tons of cement and 21,500 tons of metallic waste, which are handled by workers who, once again, do not come under the jurisdiction of our union;

– 1.047 million tons of grain, with respect to which dockers only unload ocean going vessels, which requires approximately 10 dockers;

– grain elevator handling at the Port of Montreal is carried out by employees of the Montreal Port Corporation.

It is clear that the members of the Sub–Committee on the St. Lawrence Seaway were deliberately misled. The Longshoremen's Union, CUPE Local 375, therefore expects the Standing Committee on Transport to take appropriate action to correct the impression that there could be any link between Montreal dockers and the viability of the St. Lawrence.

Also, we have been made aware of testimony given at hearings of this same Sub–Committee held in Quebec City, and of comments made by the two previously mentioned representatives of the Canada Ports Corporation with respect to labour at the St. Lawrence ports, and in that connection, we would make the following observations:

– The Port of Montreal is the most important port in Canada when it comes to handling container traffic. Productivity at that port is, quite justifiably, considered to be among the highest in North America.

– Dockers can and are available to work 24 hours per day, seven days per week. Also, every docker is in a position to perform an average of 12 to 16 different jobs, even though salaries are lower than average wages paid to dockers in large American ports.

Is there really any reason to be scandalized by the terms of the Port of Montreal dockers' collective agreement?

We respectfully submit that if you see anything scandalous at all about it, you should refer to various *Globe and Mail* articles we have attached to this brief, and judge for yourselves just how necessary it really is to maintain a cumbersome and useless organization, given the move towards greater local or regional autonomy in the area of ports management.

Having made these various clarifications, we would now like to move on to redress the real concern of dockers working out of the Port of Montreal, namely protecting the competitive edge of the port where we work.

In the context of job preservation or creation, the importance of the marine transportation sector in Montreal can be measured by its ability to act as a driving force for trade. Montreal is indeed a centre for international trade for not only the province of Quebec but Canada as a whole.

Port activity in Montreal generates approximately $1.25 billion in direct and indirect spin offs for the economy of the greater Montreal region.

[*Texte*]

Le secteur maritime est très important pour Montréal et il est impératif de préserver et de développer cette activité. C'est pourquoi nous, du Syndicat des débardeurs, SCFP, Section locale 375, recommandons les redressements suivants:

– Que l'octroi de subventions gouvernementales aux ports sous–utilisés cesse immédiatement; que l'accent soit mis sur la rationalisation des différents ports existants, le développement d'infrastructures modernes et adaptées, et la formation professionnelle des employés des ports à véritable vocation commerciale;

– Que la gestion complète et entière du Port de Montréal soit remise aux autorités et aux intervenants locaux;

– Que la nouvelle Société du Port de Montréal soit transformée en conséquence et que son conseil d'administration soit composé, en outre, d'un membre nommé par le Syndicat des débardeurs, SCFP, section locale 375;

– Que la nouvelle Société du Port de Montréal encourage tous les intervenants à oeuvrer à une augmentation du volume des marchandises non conteneurisées afin de réduire, entre autres, le fardeau financier des lignes maritimes oeuvrant dans le secteur conteneurisé;

– Que toute expansion des installations pour la manutention des conteneurs se fasse d'abord sur l'île de Montréal et que, selon l'évolution des activités et des marchés prévus, celle–ci, au besoin, soit réalisée à Contrecoeur;

– Que tous les intervenants du transport des conteneurs soient encouragés à améliorer les services offerts et à poursuivre leurs efforts de réduction des coûts;

– Que les compagnies de chemins de fer améliorent la qualité des services ferroviaires et maintiennent les coûts à un niveau compétitif pour la desserte du Port de Montréal;

– Que les intervenants fassent les démarches nécessaires en vue d'accroître ou de créer des alliances stratégiques entre le port, les compagnies d'arrimage et les compagnies de chemins de fer qui desservent l'Ontario et les États américains du bassin des Grands Lacs, de façon à offrir un service complet, de qualité et à prix compétitif;

– Que tous les organismes qui font la promotion de Montréal incluent l'activité maritime et portuaire dans les secteurs privilégiés et qu'ils en fassent la promotion;

– Que les intervenants appuient la mise sur pied d'un plan de promotion du passage portuaire montréalais et de son industrie maritime et que sa mise en application se fasse dans les plus brefs délais avec le concours des intervenants locaux;

– Que les intervenants mettent en marché le port de Montréal auprès des entreprises industrielles locales et régionales; et finalement

– Que la mission de la nouvelle Société du Port de Montréal soit: «La communauté portuaire de Montréal s'engage, sur une base d'affaires compétitives et rentables, à offrir des services de qualité qui répondent aux besoins de tous ses usagers, dans le

[*Traduction*]

• 0950

The marine transportation sector is very important to the Montreal region and it is therefore imperative that we preserve and develop this essential commercial activity. So, the Longshoremen's Union, CUPE Local 375 would like to make the following recommendations for change:

– That the payment of government subsidies to underutilized ports cease immediately; that the focus be on rationalizing existing ports, developing modern and appropriate infrastructures and providing vocational training to employees of ports with a true business vocation;

– That the entire management of the Port of Montreal be entrusted to local authorities and stakeholders;

– That the new Montreal Port Corporation be changed accordingly, and that its board of directors include a member appointed by the Longshoremen's Union, CUPE Local 375;

– That the new Montreal Port Corporation encourage all stakeholders to work together to increase volumes of non–container traffic, with a view to reducing the financial burden of maritime companies handling containerized traffic;

– That any expansion of container–handling facilities take place, on a priority basis, on the Island of Montreal, and depending on how business activity and markets evolve, at Contrecoeur, as required;

– That all container traffic stakeholders be encouraged to improve their services and to continue their cost–cutting efforts;

– That railway companies improve the quality of their rail services and keep costs competitive as far as traffic in and out of the Port of Montreal is concerned;

– That stakeholders take the necessary steps to increase or form a strategic alliance involving port officials, freight loading and storage companies and railway companies serving the province of Ontario and the American states served by the Great Lakes, so as to offer a full range of high–quality competitive services;

– That organizations that promote Montreal make marine transportation and port activities a special focus and part of their promotional efforts;

– That stakeholders support the development of a plan to promote Montreal port facilities as well as its marine industry, and that this plan be implemented as expeditiously as possible, with the help of local stakeholders;

– That interveners step up their efforts to market the Port of Montreal with local and regional industrial firms; and finally

– That the mission of the new Montreal Port Corporation be as follows: "The Montreal port community undertakes, in the context of a business strategy based on competition and cost effectiveness, to provide high–quality services that meet the

[*Text*]

but de favoriser la promotion et le développement du passage portuaire. Dans un esprit de collaboration avec tous les intervenants locaux, elle oeuvre à l'essor économique de la collectivité dans laquelle elle s'insère.»

Nous vous remercions.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Messieurs, je voudrais, dans un premier temps, vous féliciter pour la qualité de votre présentation. Je crois que cela vise à remettre les pendules à l'heure. Heureusement, vous êtes les premiers qui ont l'occasion de le faire. En tout cas, tout au cours de nos audiences, nous verrons ce que les autres auront à dire là–dessus, mais je l'apprécie énormément.

Je voudrais, avant d'y aller avec ma première véritable question sur le sujet, que vous me disiez quelle est l'évolution de vos négociations à l'heure actuelle.

M. Murray: Cela va très bien. Nous avons bon espoir d'en arriver à une convention collective le plus rapidement possible. L'étape de la conciliation est terminée au Port de Montréal. Les deux parties se rencontrent, puisque le ministre du Développement des ressources humaines, M. Axworthy, a décidé de ne pas intervenir dans le dossier.

Malgré toutes les pressions des différents lobbyistes à Ottawa, le ministre Axworthy a décidé de ne pas intervenir, et le rapport de force va s'effectuer. Nous avons bon espoir de signer une convention collective pour les débardeurs de Montréal, le plus rapidement possible.

[*Translation*]

needs of all users, with a view to enhancing efforts to promote and develop the port facilities. In a spirit of co–operation involving all local stakeholders, it will work to ensure the economic development of the community of which it is a part."

Thank you very much for your attention.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Gentlemen, I would like to begin by thanking you for an excellent presentation. I believe it is intended to correct a number of misapprehensions. Fortunately, you are the first group to have an opportunity to do that. In any case, throughout our hearings, we will be listening to what others have to say about this same issue, and I want you to know how much we appreciate your input.

Before moving to my first real question, I would like you to tell me how negotiations are proceeding at this time.

Mr. Murray: They are proceeding very well. We are hopeful that we will be able to come to an understanding on a collective agreement as quickly as possible. The conciliation stage has now come to an end at the Port of Montreal. The two parties are meeting, as the Minister of Human Resources Development, Mr. Axworthy, has decided not to get involved.

Despite a great deal of pressure from various lobbyists in Ottawa, Minister Axworthy decided not to intervene, and a power struggle will of course ensue. However, it is our hope that we can sign a collective agreement for Montreal dockers as soon as possible.

• 0955

M. Guimond: Si vous avez lu les comptes rendus des audiences du sous–comité présidé par M. Comuzzi, à Québec, vous savez que certaines gens ont fait porter sur les débardeurs tous les péchés du monde.

Vous affirmez que la productivité de ce port est considérée à juste titre comme l'une des meilleures en Amérique du Nord. Avez–vous des statistiques? Votre syndicat ou la SCFP ont–il des statistiques qui pourraient nous permettre de comparer cela?

M. Murray: Monsieur Guimond, l'industrie maritime à Montréal a une table de concertation provinciale où tous les intervenants du Port de Montréal se sont assis et ont étudié plusieurs questions.

La compétitivité du port de Montréal, en termes de manutention de conteneurs, est hors de tout doute la meilleure en Amérique du Nord. Halifax est loin derrière en termes de productivité et New York est derrière nous. Les débardeurs de Montréal sont les plus productifs en termes de manutention de conteneurs. Et cela, c'est la table de concertaion, un organisme qui est venu faire une étude sur l'industrie maritime dans le Port de Montréal, qui l'a dit.

Oui, il y a des statistiques là–dessus.

M. Guimond: En ce qui concerne la comparaison des salaires avec ceux les ports américains, le rapport en faisait état, j'imagine? Avez–vous des statistiques?

Mr. Guimond: If you have read the proceedings of the hearings held by the sub–committee chaired by Mr. Comuzzi in Quebec City, you will know that a number of people made quite a vicious attack on dockers.

You have stated that productivity in that port is justifiably considered to be among the highest in North America. Do you have any figures on that? Would your local or CUPE have any statistics that might allow us to make comparisons?

Mr. Murray: Mr. Guimond, the maritime transportation industry in Montreal has a provincial consultation group where stakeholders from the Port of Montreal have sat down on various occasions to look at a series of issues.

In terms of container–handling traffic, there is absolutely no doubt that the Port of Montreal is the most competitive port in all of North America. Halifax if far behind in terms of its productivity, and New York is again behind us. Montreal dockers are definitely the most productive when it comes to container handling. And that assertion comes from the consultation group I just mentioned—a group that got together to conduct a study of the marine transportation industry in the Port of Montreal.

So, there are statistics to support that.

Mr. Guimond: When it comes to comparing Montreal dockers' salaries with those of people working in American ports, I imagine the report touched on this as well, did it not? Would you have any statistics on that?

[*Texte*]

M. Théodore Beaudin (secrétaire–trésorier, Syndicat des débardeurs, SCFP, section locale 375): Les salaires payés dans les grands ports américains à l'heure actuelle sont de l'ordre de 22 dollars américains l'heure. Il s'agit de faire la comparaison avec la monnaie canadienne.

Pour vous rafraîchir la mémoire, M. Masters a fait référence au Rapport Picard de 1967. Pour tout remettre dans l'ordre des grandeurs, la différence entre les ports américains et le Port de Montréal, depuis 1967, est qu'aux États–Unis, ils opèrent encore au conteneur avec des équipes de 14 hommes. Ils appellent cela du *feather bedding*, du monde inutile. Ils ont encore ce système 24 ou 25 ans après que Montréal l'ait aboli. Cela a été l'un des éléments extrêmement importants du Rapport Picard qui a fait que les employeurs n'utilisent plus de main–d'oeuvre inutile, comme c'est encore le cas dans la majorité des ports européens et américains.

M. Guimond: J'aurais un dernier commentaire. J'ai trouvé très intéressante la recommandation que vous nous faites au niveau de l'abolition de la Société canadienne des ports et de l'établissement d'une structure régionale.

Notre Comité, monsieur le président, devrait examiner cette suggestion de façon très approfondie. Lorsque nous avons rencontré Ross Gaudreault, le directeur général du Port de Québec, il nous disait pourquoi, en plus des débardeurs qui gagnent trop cher, le Port de Québec ne pouvait être rentable. Il a parlé des services de la police, des taxes municipales, mais aussi des 1,5 million de dollars que le Port de Québec verse en frais d'administration à la Société canadienne des ports.

M. Murray: Monsieur Guimond, il y en a qui privilégient un retour à l'époque romaine, alors que l'on pouvait installer des lions dans les cales de bateau et fouetter les travailleurs pour qu'ils travaillent à des salaires ridicules.

Je pense que le véritable débat ne porte pas sur le salaire de débardeurs. Vérifiez les études qui sont faites. Les salaires ou les conditions de travail des débardeurs représentent une infime partie des sommes d'argent qui doivent être dépensées pour faire rouler l'industrie maritime. C'est une infime partie de la tarte.

Partout où le Sous–comité sur la Voie maritime est passé, particulièrement à Québec et avec M. Masters de la Société canadienne des ports, on tente de focaliser le problème sur les débardeurs, alors qu'ils ne sont pas le problème. Les débardeurs représentent une infime partie de la tarte dans l'industrie maritime.

Le président: Merci.

M. Beaudin: Simplement pour terminer la réponse à la question de M. Guimond, ce qui a fait réellement mal au Port de Québec, ce ne sont pas les débardeurs. C'est le jeu du transbordement de cargos qui se sont ramassés à Cacouna.

Le même phénomène se produit à Montréal. Des subventions gouvernementales permettent à Sorel d'accueillir encore des navires, et des subventions du gouvernement du Québec permettent à Valleyfield d'accueillir des bateaux de façon complètement artificielle. Cela a pour effet, à un moment donné, de diminuer le volume qui va dans ce port–là et, par voie de conséquence, d'augmenter les coûts. C'est aussi simple que cela.

[*Traduction*]

Mr. Théodore Beaudin (Secretary-Treasurer, Longshoremen's Union, CUPE Local 375): Wages currently being paid in major American ports are about $22 dollars u.s. an hour. So, that must be converted into Canadian currency.

Just to refresh your memory, Mr. Masters referred to the 1967 Picard Report. Just to give you an idea of the kind of order of magnitude we're talking about, since 1967, the primary difference between American ports and the Port of Montreal has been that in the U.S.A., they still handle container traffic using 14–man crews. They call that feather–bedding, in other words, keeping around a lot of useless people. They still have that same system in place, whereas the Port of Montreal did away with it 24 or 25 years ago. That is one of the most important arguments highlighted in the Picard Report, one which prompted employers to get rid of useless labour—although the same cannot be said of most European and American ports.

Mr. Guimond: I have one last comment to make. I was most interested in your recommendation that the Canada Ports Corporation be dismantled and that a regional structure replace it.

Mr. Chairman, I believe our committee should look very seriously at this suggestion. When we met with Ross Gaudreault, Director General of the Port of Quebec City, he explained to us why, in addition to the fact that dockers are paid too much, the Port of Quebec City can never have a cost effective operation. He referred to police services, municipal taxes, and also the $1.5 million the Port of Quebec City pays in administrative fees to the Canada Ports Corporation.

Mr. Murray: Mr. Guimond, some favour a return to Roman times, when it was common practice to keep lions in the hold and whip workers in order to get them to work for ridiculously low wages.

As far as I'm concerned, the real issue is not dockers' wages. Just look at some of the studies that have been conducted. Dockers' wages and working conditions represent an infinitely small part of the money being spent to keep the marine transportation industry going. It's a very small part of the pie.

Wherever the sub–committee on the St. Lawrence Seaway held hearings—and especially in Quebec City, with Mr. Masters of the Canada Ports Corporation—an attempt was made to focus the problem on dockers, when in fact, they are not the problem. Dockers' wages represent and infinitesimally small part of the pie when it comes to the marine transportation industry.

The Chairman: Thank you.

Mr. Beaudin: Just to complete our answer to Mr. Guimond's question, what really hurt the Port of Quebec was not the dockers, but rather the transshipment of cargo that ended up in Cacouna.

The same thing is happening in Montreal. Government subsidies are allowing Sorel to handle more vessels, and Quebec government subsidies are allowing Valleyfield to handle vessels through a completely artificial system. At some point, that does have the effect of decreasing volumes going to that port, and increasing costs accordingly. It's as simple as that.

[*Text*]

Un port de moindre importance, aujourd'hui, ne peut survivre avec un volume de 200 000 ou 250 000 tonnes. Tu vis ou tu crèves. C'est la règle, avec la mondialisation des marchés. C'est aussi simple que cela.

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): For quite a number of years I was an air traffic controller and a very active member of the air traffic controllers association. Despite the fact we were in a somewhat similar position to you when I was involved in negotiations, we recognized that if we went on strike we would cripple the entire aviation industry of Canada, so we recognized there had to be an alternative.

Whether it affects you directly, rail workers or whomever, if the government is placed in a situation where because of the national economy and national interests there has to be an alternative to a strike, what do you think is the best alternative, rather than simply back–to–work legislation or forced arbitration?

M. Murray: Habituellement, les grèves sont issues d'une mauvaise concertation, d'une mauvaise compréhension entre les principaux acteurs.

La seule solution pour éviter ce type de chose–là, c'est de véritablement faire le travail chacun de son côté. Que les représentants des travailleurs et les représentants des employeurs fassent leur travail en toute bonne foi à une table de négociations.

J'ai du mal à comprendre votre question dans le cadre de l'examen des questions maritimes alors que les débardeurs, à l'heure actuelle, n'ont pas parlé de grève devant le Comité permanent des transports.

• 1000

Si vous voulez savoir comment éviter des grèves, il y aurait peut–être lieu, à maints endroits, de ramener les relations de travail de l'époque jurassique à l'époque moderne. C'est mon point de vue. En tout cas, en ce qui nous concerne ici à Montréal, c'est tout simplement cela.

M. Beaudin: Il y a malheureusement aussi le fait, qu'on le veuille ou pas, que dans notre système, nous avons connu des individus qui ont été directeurs de l'Association des employeurs maritimes—ils sont heureusement rendus à Ottawa aujourd'hui—qui s'ingéniaient tout simplement à créer des problèmes pour justifier leur présence. Malheureusement, cela existe dans le milieu. Ils ignorent totalement la concertation. C'est la loi du «Tu m'obéis ou tu disparais». C'est difficile d'avoir une concertation dans notre milieu; c'est extrêmement difficile d'avoir des discussion pour trouver des solutions.

M. Murray: En conclusion, la véritable solution, selon nous, passe par la concertation des intervenants du milieu et le partenariat des intervenants du milieu. Les gens du milieu sont plus aptes à régler leurs propres problèmes que n'importe quel lobby, n'importe quelle loi ou n'importe quel Comité des transports. Les gens du milieu sont aptes à décider eux–mêmes des solutions appropriées à leurs problèmes.

[*Translation*]

Nowadays, a smaller port simply cannot survive with volumes of only 200,000 or 250,000 tonnes. You either survive or you disappear. That is the name of the game, now that globalization is upon us. It's that simple.

M. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): Pendant de nombreuses années, j'ai été contrôleur de la circulation aérienne et membre très actif de l'association qui représente les contrôleurs. Même si notre position était assez semblable à la vôtre, au moment où j'ai participé aux négociations, nous savions très bien que si nous faisions la grève, l'ensemble de l'industrie de l'aviation aurait été paralysé. Donc, nous savions fort bien qu'il devait absolument y avoir une autre solution.

Que cela vous touche directement ou que cela touche les travailleurs des chemins de fer ou d'autres, si le gouvernement, dans l'intérêt de l'économie et de la nation tout entière, estime qu'il doit trouver une autre solution, face à la possibilité d'une grève, quelle serait pour vous la meilleure solution, au lieu de simplement adopter une loi imposant le retour au travail ou d'opter pour l'arbitrage obligatoire?

Mr. Murray: As a general rule, strikes result when there is a lack of proper consultation or a lack of understanding between the main players.

The only way to avoid that kind of problem is to ensure that everyone does what he's supposed to do—in other words, the people representing both workers and employers have to act in good faith at the negotiating table.

I don't really understand how your question fits into a review of marine transportation issues, especially since dockers have made no mention whatsoever of the possibility of a strike in their discussions with the Standing Committee on Transport.

If you want to know what can be done to avoid strikes, perhaps an effort should be made in a lot of places to take labour relations out of the Jurassic period and into the modern era. That's my feeling. In any case, as far as we here in Montreal are concerned, it's really as simple as that.

Mr. Beaudin: There is also unfortunately the fact that, whether we like it or not, there have been a number of individuals operating in our system, who were directors of the Maritime Employers Association—fortunately they are in Ottawa now—who took great pains to create problems just to justify their own existence. Unfortunately, that is the sort of thing that happens in our sector. They totally ignore the need for consultation. Their motto is: "Do as I say, or you're gone". Obviously, consultation is difficult under the circumstances; it's very hard to get discussions going that might lead to possible solutions.

Mr. Murray: In conclusion, the real solution, from our standpoint, is consultation and partnership with stakeholders. People in the industry are better able to solve their own problems than any lobby group, legislation or transport committee. Industry members are capable of making their own decisions about the best way of solving their own problems.

[*Texte*]

Mr. Gouk: What role do you see Ports Canada having, or do you see it with a future role at all? How could it be changed other than through specific personnel changes?

M. Murray: Une chose est sûre: le Port de Montréal, ce que je sache, est actuellement assez autonome dans sa gestion. Si vous nous demandez à quoi sert la Société canadienne des ports, comme le *Globe and Mail*, nous nous sommes posé les mêmes questions. À quoi occupe–t–on son temps quand on a un emploi à temps partiel et qu'on travaille 205 jours sur une possibilité de 211? La réponse, on l'a eue lorsque des pressions ont été faites auprès de M. Axworthy, ministre du Développement des ressources humaines, pour le faire intervenir dans le dossier des débardeurs.

La Société canadienne des ports, en 1993, a ordonné au conseil d'administration du Port de Montréal d'instaurer une commission sur l'étude des relations de travail dans le Port de Montréal. La Société du Port de Montréal s'est fait ordonner cette chose par la Société canadienne des ports, alors que vous me demandez quels sont les problèmes qui surviendraient si jamais il y avait des grèves ou quelles sont les solutions pour éviter des grèves. Les gens sont en train de négocier et la Société canadienne des ports passe son temps à intervenir dans notre dossier au Port de Montréal, pour des raisons qu'on ignore à bien des égards, mais qu'on n'a pas trop de difficulté à imaginer.

Donc, mis à part le fait qu'il y a des gens qui interviennent dans notre dossier à la Société canadienne des ports, il y a aussi le fait que ce sont les deniers publics qui paient ces gens–là. Ce sont mes taxes et les taxes de tous qui servent à payer des gens pour intervenir dans un dossier où le processus de négociation normal se poursuit.

Les vues et les politiques de la Société canadienne des ports ne sont pas nécessairement les vues et les politiques souhaitées par la Société du Port de Montréal. L'article du *Globe and Mail* en fait état. Les sept plus grand ports au Canada disent qu'il n'y aurait aucune difficulté à voir disparaître la Société canadienne des ports et à recouvrer une autonomie qui serait beaucoup mieux adaptée à leurs besoins locaux et régionaux. C'est ce qui est reflété dans notre mémoire de ce matin. Il serait avantageux pour l'avenir et la compétitivité du Port de Montréal de recouvrer cette autonomie.

• 1005

Mr. Fontana (London East): Mr. Murray and gentlemen, thank you very much for your good presentation.

I agree Montreal is no doubt a world–class port and deserves attention and investment. I want to get to the nub of the issue. When the minister appeared before this committee. . .you referred to *The Globe and Mail* article, and there have been some questions about the Canada Ports Corporation.

With respect to formulating a new governance with regard to a national ports system in this country, you talked about a national policy, and we agree that is absolutely essential. As you know, our airports policy looked at Dorval and Mirabel airports in Montreal and let them become a Canadian airport authority. It is a separate operation, totally responsible for its own actions.

[*Traduction*]

M. Gouk: Et selon vous, quel pourrait être le rôle de la Société canadienne des ports, ou cette dernière aurait–elle un rôle à l'avenir? Comment pourrait–on modifier sa structure, sans nécessairement changer son personnel?

Mr. Murray: One thing is for sure: as far as I know, the Port of Montreal is quite independent in terms of its management function. If you are asking me what the role of the Canada Ports Corporation is, I can only say that like the *Globe and Mail*, we have some serious doubts as to its real usefulness. What do you do to occupy your time when you have a part–time job and work 205 days out of a possible 211? Well, we got the answer to that question when Mr. Axworthy, the Minister of Human Resources Development, was pressured to intervene in the dockers' issue.

In 1993, the Canada Ports Corporation ordered the board of directors of the Port of Montreal to set up a committee to review labour relations at the Port of Montreal. The Montreal Port Corporation was given these specific instructions by the Canada Ports Corporation, and yet you are asking me what kind of problems might arise if a strike were to occur or what can be done to avoid strikes. People are involved in negotiations, and yet the Canada Ports Corporation is constantly intervening in our discussions at the Port of Montreal, for reasons we are mostly unaware of, although we certainly imagine what they might be.

So, apart from the fact that there are people at the Canada Ports Corporation who insist on interfering in issues affecting us, there is also the fact that public money is being used to pay their salaries. My taxes and those of everyone else are being used to pay people to interfere in a normal negotiation process.

The views and policies of the Canada Ports Corporation are not necessarily the views and policies of the Montreal Port Corporation. The article that appeared in the *Globe and Mail* made that very clear. The seven largest ports in Canada are saying that they would have no objection to the Canada Ports Corporation being dismantled and to recovering the kind of independence that would make them better able to meet local and regional requirements. That is precisely the view that is reflected in our brief this morning. Regaining that independence can only be beneficial for the future and ongoing competitiveness of the Port of Montreal.

M. Fontana (London–Est): Messieurs, monsieur Murray, merci beaucoup pour votre bonne présentation.

Je crois également que le Port de Montréal se classe parmi les grands ports mondiaux, qu'on devrait y investir davantage et que son cas mérite d'être étudié. Je veux aller au coeur du sujet. Lorsque le ministre a comparu devant le comité. . . vous avez parlé de l'article dans le *Globe and Mail*, et vous avez soulevé certaines questions au sujet de la Société canadienne des ports.

Vous avez également parlé d'une politique nationale qui régirait le système national des ports au Canada, et nous sommes d'accord que c'est absolument essentiel. Comme vous le savez, dans le cadre de la politique des aéroports, on avait étudié le cas des aéroports de Dorval et Mirabel avant de les céder à des autorités aéroportuaires. Ces deux aéroports fonctionnent dorénavant à titre d'entités indépendantes entièrement responsables de leurs propres activités.

[*Text*]

Would that kind of model for the Port of Montreal be in keeping with what you have said?

M. Murray: Oui, selon nous, sans aucune difficulté.

Mr. Fontana: You talked about the conflict between Labour Canada and Transport Canada in terms of labour relations. Obviously, there are efficiencies to be gained in having a better relationship. Can you just expand a little on the conflicts you see between Labour Canada and Transport Canada?

M. Murray: Ce n'est pas un conflit entre les deux organismes, mais plutôt le fait de l'application de la Partie II du Code canadien du travail qui touche la santé et la sécurité au travail et tout ce qui est à l'extérieur du bateau. C'est Travail Canada qui veille à l'application de la Partie II du Code canadien du travail. Lorsque nos débardeurs travaillent sur le bateau, c'est Transports Canada qui assume la responsabilité d'appliquer la Partie II. Ce sont deux organismes complètement différents, qui ont deux façons différentes d'appliquer la Partie II et qui ont deux connaissances différentes de la Partie II du Code canadien du travail. Il serait plus approprié qu'un seul organisme soit responsable de tout ce qui touche la santé et la sécurité dans le Port de Montréal afin d'éviter les dédoublements ou les chevauchements.

Mr. Fontana: You talked a lot about partnerships, consultation, and working to ensure the Port of Montreal, which is a premier port in Canada in terms of world trade, is efficient. Obviously, if we have to trade much more in the country, we need to have efficient ports.

From 1984 to 1993 cargo dropped approximately 40%, your revenues dropped about 20%, but the operating income dropped from $10.9 million to $1.7 million. I don't know if you've had an opportunity to take a look at the books, but it seems to me revenues are going down, cargo is going down, but expenses are going way up. Have you had an opportunity to involve yourself and find out exactly why that is the case?

M. Murray: Dans un premier temps, on ne doit pas posséder les mêmes chiffres, 1994 ayant été une année record dans le Port de Montréal. La chute du volume, pour le Port de Montréal, est due justement au fait qu'on permet, tout le long du Saint–Laurent, à de petits ports d'effectuer du travail de débardage. On a émis des accréditations pour un paquet de petits ports pour qu'ils fassent du débardage dans des conditions nullement sécuritaires, à des salaires ridicules, dans des conditions de travail totalement ridicules.

Doit–on continuer de subventionner ces petits ports et ainsi continuer de légaliser le piratage qui se fait dans le débardage au niveau du Saint–Laurent? S'il y a une chute de volume dans le non–conteneurisé, ce n'est pas compliqué; c'est qu'à une certaine époque, toutes les compagnies maritimes qui oeuvraient dans le Port de Montréal étaient à Contrecoeur et y faisaient du débardage et de l'arrimage.

• 1010

Nous avons syndiqué ces gens–là, et ils sont affiliés avec Montréal. Le Port de Montréal a des visées expansionnistes sur Contrecoeur et sur Sorel. On fait du débardage à Sorel, dans des conditions autres que celles normalement prescrites dans le milieu du débardage.

[*Translation*]

Avez–vous dit que ce genre de modèle pourrait être appliqué au Port de Montréal?

Mr. Murray: Yes, in our opinion, it could be done without any problem.

M. Fontana: Vous avez parlé du conflit en matière de relations de travail entre Travail Canada et Transport Canada. Il est évident qu'on pourrait travailler de façon plus efficace si les deux ministères s'entendaient mieux. Pouvez–vous nous en dire un peu plus long sur ce conflit entre les ministères du Travail et des Transports?

Mr. Murray: It's not really a conflict between the two organizations, but rather a problem with the application of Part II of the Canada Labour Code, which covers occupational health and safety for workers off the ship. Labour Canada is responsible for enforcing Part II of the Code. But when longshoremen are working on a ship, Transport Canada is responsible for enforcing Part II. These are two completely different organizations, which don't apply Part II the same way and which interpret it differently. It would be better if only one organization were responsible for the health and safety of longshoremen at the Port of Montreal, to avoid duplication and overlap.

M. Fontana: Vous avez beaucoup parlé de partenariat, de consultation et des efforts qu'il faut faire pour s'assurer que le Port de Montréal, qui est le premier port en importance au Canada pour le commerce international, fonctionne de façon plus efficace.

Entre 1984 et 1993, le volume des cargaisons a diminué d'environ 40 p. 100, vos revenus ont baissé d'environ 20 p. 100, mais les revenus de vos opérations ont chuté de 10,9 millions de dollars à 1,7 million de dollars. J'ignore si vous avez eu l'occasion d'étudier vos comptes, mais j'ai l'impression que les revenus diminuent et que le volume des cargaisons diminue, mais que les dépenses augmentent. Avez–vous eu l'occasion d'examiner la situation?

Mr. Murray: First of all, I don't think we have the same figures, because 1994 was a record year for the Port of Montreal. The reason why volume is down is because smaller ports all along the St. Lawrence are allowed to unload cargo. A whole bunch of smaller ports were given permission to unload cargo in totally unsafe conditions, in outrageous working conditions and at a completely ridiculous salaries.

Will we keep on subsidizing these smaller ports, which amounts to legalizing the stevedoring piracy that is going on along the St. Lawrence? There's a reason why non–container traffic has fallen, and it's a simple one: at one time, every shipping company in the Port of Montreal stopped in Contrecoeur to unload and stow merchandise.

We brought those workers into the union, and they are affiliated with Montreal. The Port of Montreal wants to expand into Contrecoeur and Sorel. Cargo is unloaded in Sorel, but in conditions that don't conform to general unloading standards.

[*Texte*]

J'ai vu, dans le rapport annuel du Port de Montréal, que 1994 avait été une année record pour le port. Le conteneur continue d'augmenter. C'est sûr que le non–conteneurisé diminue, mais qu'est–ce que les intervenants locaux vont se donner dans le cadre d'une autonomie locale pour le Port de Montréal? Quelles politiques se donneront–ils? Continuera–t–on d'investir dans le non–conteneurisé ou s'en ira–t–on exclusivement vers le conteneur? Si on fait ces choix–là, on va établir nos stratégies en conséquence aussi. Des ports comme Sorel, Valleyfield et Cacouna continuent à faire du débardage. Selon nous, il est temps de mettre fin à tout ce régime de subventions qui concurrence Montréal et Québec.

Mr. Fontana: So what you're saying is that if subsidies were cut to the other ports, you would have no objection to those ports closing, that they should have to be self–sufficient or closure would be an option.

M. Murray: Pour certains ports, l'autonomie exigerait nécessairement des fermetures, comme c'est arrivé pour les aéroports. Non, nous ne nous opposerions pas à cela, tout dépendant de la vocation de chacun des ports. Il y en a qui ont une véritable vocation commerciale, et ils doivent continuer à survivre. Le Port de Montréal a prouvé qu'il avait une vocation commerciale pour le conteneur. Il est l'un des ports les plus productifs au Canada. C'est le port important pour le conteneur au Canada.

Mais que fait–on avec le reste? Structure–t–on le non–conteneurisé? Fait–on comme à Philadelphie, qui s'est spécialisé dans les fruits? Ce sont des politiques locales qu'il faut se donner. Si on obtient cette autonomie, on ne se fera pas imposer des visions. Et les subventions aux ports sous–utilisés doivent cesser. Le piratage dans le Saint–Laurent cesserait alors rapidement, à moins qu'ils aient l'intention d'aller à Gaspé pour faire du débardage, si c'est l'une des dernières places qui leur restent. Ils descendent à Gaspé pour faire du débardage.

Mme Terrana (Vancouver–Est): Je désire simplement vous féliciter d'avoir suggéré qu'un membre du syndicat fasse partie du conseil d'administration. Je crois que cela pourrait aider à éviter les grèves.

Je voudrais quand même savoir s'il y a des comparaisons à faire entre les débardeurs du Port de Montréal et les débardeurs du Port de Vancouver, par exemple. Les salaires et les règlements sont–ils les mêmes?

M. Murray: Je vais laisser M. Beaudin vous répondre, car il a une plus grande expérience que moi du Port de Vancouver.

Cependant, ce matin, j'aimerais rectifier quelque chose. C'est la septième ou la huitième fois que j'entends le mot «grève» ici, au Comité permanent des transports. Il n'y a pas eu de grève dans le Port de Montréal depuis 1976. Les gens tentent de négocier de bonne foi pour en arriver à solutionner les problèmes dans le Port de Montréal.

Depuis l'année dernière, depuis que nous avons assumés nos fonctions, nous tentons de faire de la concertation. Depuis l'année dernière, nous tentons d'avoir une vision d'avenir pour le Port de Montréal. Je ne sais pas où vous avez pris vos idées sur les débardeurs de Montréal.

[*Traduction*]

I also read in the Port of Montreal's annual report that 1994 was a banner year. Container traffic is on the increase. Of course, non–container traffic is down, but what will local authorities do if the Port of Montreal becomes independent? What kind of policies will they adopt? Will they keep on investing in non–container freight or will they specialize exclusively in container traffic? If they decide to go in one direction, we will have to adapt. Ports like those in Sorel, Valleyfield and Cacouna are still unloading cargo. In our view, it is high time to end the system of subsidies which pits Montreal against Quebec City.

M. Fontana: Donc, ce que vous dites est que si les autres ports voient leurs subventions coupées, vous ne vous opposerez pas à leur fermeture, c'est–à–dire que ces ports devraient devenir rentables ou fermer boutique.

Mr. Murray: If they had to become self–sufficient, some ports would close, just like what happened in the airport industry. No, we would not object to that, but it depends on the mission of each port. Some ports are true commercial ports, and they should stay in business. The Port of Montreal has proven that it's a commercial container port. It is one of Canada's most productive ports. It's the country's most important container port.

But what about the rest? Will some ports specialize in non–container freight? Will others follow the example of the Port of Philadelphia, which specialized in handling fruit? Each port needs a local authority. If that's achieved, they will be able to do their own thing. And underutilized ports should no longer receive any subsidies. If that happened, smaller ports along the St. Lawrence would quickly stop encroaching on the unloading business, unless they chose to do so in Gaspé, which is one of the last remaining ports they can go to. They can go to Gaspé to unload cargo.

Mrs. Terrana (Vancouver East): I would simply like to congratulate you for suggesting that a union member sit on the board of directors. I think that might help avoid strikes.

But I would still like to know if the same conditions apply to longshoremen at the Port of Montreal and at the Port of Vancouver. Are they subject to the same regulations and do they receive the same pay?

Mr. Murray: I will let Mr. Beaudin answer that question, since he is more familiar with the Port of Vancouver.

However, I'd like to set the record straight about something. I've heard the word ''strike'' for the seventh or eighth time during the public hearings of this committee. There hasn't been a strike at the Port of Montreal since 1976. Our workers try to negotiate in good faith to find solutions to the problems facing the Port of Montreal.

Since last year, when we started our jobs, we've tried to work by consensus. Since last year, we have tried to develop a vision for the Port of Montreal's future. I don't know where you got your ideas about Montreal's longshoremen.

[*Text*]

Loin d'être des hyènes assoiffées de sang, nous sommes davantage des gens qui tentent de solutionner les problèmes et de planifier l'avenir du Port de Montréal pour qu'il demeure compétitif, parce que c'est nous qui travaillons dans le Port de Montréal et c'est nous qui possédons l'expertise dans le débardage.

Mme Terrana: Il y a un article dans *La Presse* de ce matin qui parle d'une grève.

M. Murray: Je ne l'ai pas vu.

Mme Terrana: D'accord.

M. Beaudin: Les salaires de Vancouver et de Montréal sont sensiblement les mêmes. Il y a dans les deux conventions collectives des particularités qui s'appliquent soit à Vancouver, soit à Montréal. Dans l'ensemble, cela se ressemble.

• 1015

Je voulais juste vous souligner en passant que le coût du débardage représente environ 3,5 p. 100 de l'ensemble des coûts reliés au transport de conteneurs.

Mme Terrana: Merci.

M. Mercier (Blainville—Deux–Montagnes): Vous recommandez, à la page 14 de votre mémoire:

> Que les compagnies de chemins de fer améliorent la qualité des services ferroviaires et maintiennent les coûts à un niveau compétitif pour la desserte du Port de Montréal;

Pourriez–vous donner des exemples de qualité insuffisante actuelle de services ferroviaires? J'imagine qu'il s'agit des conteneurs.

M. Beaudin: On ne peut pas parler de quantité insuffisante.

M. Mercier: De qualité.

M. Beaudin: On parle tout simplement de rapidité. Dans le domaine des conteneurs, tout est question de rapidité. Quand on ne peut pas atteindre les lignes... Il ne faut pas oublier que plus de 60 p. 100 de notre volume est du Midwest américain. Pour entrer en compétition avec les ports américains, il faut atteindre le plus rapidement possible la plaque tournante qu'est Chicago. On vient de percer le tunnel de Sarnia 15 ans après que les Américains ont commencé à faire du *double* stacking, c'est–à–dire deux conteneurs sur le chemin de fer. Notre chemin de fer est une aberration totale comparativement à l'évolution qu'on a connue aux États–Unis au cours des 10, 12 ou 15 dernières années. Ce sont deux mondes complètement différents.

M. Mercier: Qu'est–ce que vous appelez le *double stacking*?

M. Beaudin: C'est deux conteneurs l'un par–dessus l'autre. Il est impossible de passer avec cela dans le tunnel de Sarnia. C'est limité à un de haut. On vient de percer ce tunnel, 15 ans trop tard. Cela nous a grugé une partie très importante du volume qui aurait autrement été à destination de Montréal.

The Chairman: Thank you, Mr. Mercier. Mr. Comuzzi.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Thank you very much, gentlemen, for making this report this morning. I know you are particularly sensitive about the Seaway report inasmuch as you were mentioned, but you were not mentioned in

[*Translation*]

Far from being bloodthirsty hyenas, we are people seeking solutions who want to map out the future of the Port of Montreal to make it more competitive, since we are the port's workers and understand the business of unloading.

Mrs. Terrana: There is mention of a strike in an article in today's *La Presse*.

Mr. Murray: I haven't read it.

Mrs. Terrana: Fine.

Mr. Beaudin: Salaries in Montreal and Vancouver are about the same. The collective agreements for each port have specific clauses which apply to either Montreal or Vancouver, but on the whole they are about the same.

I just wanted to tell you that unloading accounts for approximately 3.5% of costs related to container transportation.

Mrs. Terrana: Thank you.

Mr. Mercier (Blainville—Deux–Montagnes): On page 14 of your brief you recommend the following:

> That railway companies improve the quality of rail services and maintain costs at a competitive level in the Port of Montreal;

Can you cite examples indicating a lack of quality in rail service today? I imagine you are referring to containers.

Mr. Beaudin: You can't say there is a lack of quantity.

Mr. Mercier: Of quality.

Mr. Beaudin: It's a question of speed. In the container business, all that matters is speed. If you can't reach the lines... Don't forget that over 60% of our volume comes from the American Midwest. If you want to compete with American ports, you have to get to the turntable of the rail business, that is Chicago, as fast as possible. Fifteen years after the Americans began double stacking, that is, the practice of stacking one container on top of another, we built the Sarnia tunnel. Our railway is a total aberration compared to the progress made in the United States in the last 10, 12 or 15 years. You're talking about two completely different worlds.

Mr. Mercier: What did you mean by double stacking?

Mr. Beaudin: It's placing one container on top of another. But a double stacked train can't go through the Sarnia tunnel. Only single stacked trains can. We built a tunnel—15 years too late. It costs a significant amount of container traffic which would otherwise have travelled to Montreal.

Le président: Merci, monsieur Mercier. Monsieur Comuzzi.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Merci de nous avoir fait ce rapport ce matin. Je sais que le rapport sur la Voie maritime vous touche particulièrement puisque vous y êtes mentionné, mais d'autres ports l'ont été aussi. En principe, le

[*Texte*]

isolation. The thrust of the Seaway report was to bring our costs in line in order to maintain competitive equality or advantage with the other modes of transportation that we're competing with, both in Canada and the United States.

You'll recall that one of our main points with respect to the uncompetitive nature of our business was the tremendous amount of municipal taxation charged to all ports and harbours throughout the Seaway. In comparison to the ports and harbour facilities in the United States, that makes us less competitive than we should be.

We also mentioned that non–essential services were charged to the marine sector. These were unnecessary charges that made us uncompetitive. As you know, the unwise and imprudent use of designated grain cars in Canada, which causes a tremendous inability in getting our products to market, was being mishandled by the grain transportation agency and both CN and CP.

In that review, the longshoremen were pointed out as what we were advised were uncompetitive advantages. Is this correct? Is your union contract negotiated by Ports Canada on behalf of the Port of Montreal and the Port of Quebec? Please explain the negotiating process.

M. Murray: Dans un premier temps, nous ne sommes pas chatouillés, monsieur Comuzzi. Nous n'avons rien à voir dans la viabilité de la Voie maritime du Saint–Laurent. Les débardeurs n'ont aucune incidence sur la viabilité de la Voie maritime du Saint–Laurent. Ce n'est pas que nous sommes chatouillés; c'est que nous n'avons tout simplement rien à voir là. On a fait une fausse association et, ce matin, nous nous sommes permis de vous le dire.

• 1020

Ce n'est pas Ports Canada qui négocie pour la Société du Port de Montréal. Les compagnies d'arrimage dans le Port de Montréal se sont dotées d'un instrument qui s'appelle l'Association des employeurs maritimes.

C'est vraiment un «syndicat de patrons». C'est une association qu'ils se sont donnée, et les représentants du Syndicat des débardeurs négocient avec une association d'employeurs maritimes. Ni la Société canadienne des ports ni le Port de Montréal ne sont en jeu dans notre processus de négociations. On se tient au courant, on s'informe, on discute ensemble des enjeux, mais ni le Port de Montréal ni la Société canadienne des ports ne font partie du processus de négociations.

Mr. Comuzzi: I'm interested in the uncompetitive advantage that the smaller St. Lawrence ports gain in relation to the Port of Montreal. Can you advise the committee on which ports you think create an unfair advantage for the ports in Montreal?

M. Beaudin: D'abord, j'aurais une remarque sur ce que pensent les débardeurs. Les débardeurs de Montréal ont vu construire la Voie maritime du Saint–Laurent, vers la fin des années cinquantes et au début des années soixante. Tout le monde était d'accord qu'il s'agissait d'un éléphant blanc et que c'était complètement inutile. Aujourd'hui, je ne sais pas si vous cherchez à vous trouver des arguments pour vous convaincre que cette chose devrait quand même exister. Un projet plus modeste aurait plus d'allure. Vous n'inventerez pas du volume de cargaison. C'est impossible à inventer.

[*Traduction*]

rapport sur la Voie maritime disait qu'il fallait réduire les coûts afin de demeurer aussi concurrentiel que les autres modes de transport au Canada et aux États–Unis, ou de le devenir davantage.

Vous vous souviendrez qu'une des raisons principales pour lesquelles notre industrie est non concurrentielle, ce sont les taxes municipales fort élevées que doivent payer tous les ports le long de la Voie maritime. Cela nous rend moins compétitifs qu'on devrait l'être par rapport aux ports américains.

Nous avons également mentionné le fait que le secteur maritime devait assumer le coût de certains services non essentiels. Ces frais additionnels font que nous sommes moins compétitifs. Comme vous le savez, l'utilisation imprudente et mal avisée de wagons de blé désignés au Canada, qui entravent grandement notre capacité d'acheminer les marchandises vers les marchés, a été mal gérée par l'Office du transport du grain et par CN et CP.

De plus, le rapport a dit que les conditions de travail des débardeurs rendent le secteur moins compétitif. Est–ce vrai? Est–ce Ports Canada qui négocie votre contrat au nom des ports de Montréal et de Québec? Je vous prie de m'expliquer le processus de négociation.

Mr. Murray: First of all, Mr. Comuzzi, we are not amused. We have nothing to do with the cost effectiveness of the St. Lawrence Seaway. Longshoremen have no impact on the viability of the Seaway. It's not that we're not amused; it's simply that we have nothing to do with that issue. We were falsely linked to that issue, but this morning we want to set the record straight.

Ports Canada does not negotiate on behalf of the Port of Montreal. Stowing companies with the Port of Montreal have founded the Maritime Employers Association.

It's really an open "employers union". They have this association which negotiates with the longshoremen's union. Neither the Canada Ports Corporation nor the Port of Montreal are involved in those negotiations. We follow the talks and discuss the implications, but neither the Canada Ports Corporation nor the Port of Montreal are involved.

M. Comuzzi: Je m'intéresse au fait que les petits ports situés le long de la voie maritime auraient un avantage concurrentiel par rapport au Port de Montréal. Pouvez–vous dire au comité quels ports, selon vous, ont justement cet avantage concurrentiel par rapport au Port de Montréal?

Mr. Beaudin: I'd first like to tell you about what the longshoremen think. The longshoremen of Montreal witnessed the construction of the St. Lawrence Seaway at the end of the 1950s and the beginning of the 1960s. At the time, everyone agreed that the project was a white elephant which would serve no purpose. I don't know if you are looking for ways to justify the Seaway's existence. A more scaled–down seaway would make more sense. The volume of freight won't increase as if by magic. There is no magic solution.

[*Text*]

Il y a un certain volume qui circule et, au–delà de cela, il n'y en a plus. Cela n'a aucune justification d'investir d'autre argent dans ce milieu–là. C'est pour cela que les petits ports nous nuisent. C'est tout simplement à cause de l'usage que les employeurs font des petits ports. Quand on tente de regrouper des débardeurs pour avoir une sécurité d'emploi et justifier un revenu raisonnable,—l'idée du docteur Picard, en 1967—et qu'on voit des petits employeurs utiliser les ports de Sorel, Valleyfield, Cacouna, n'importe où le long du Saint–Laurent... Chaque député se présente à la Chambre et veut son petit port dans son village le long du Saint–Laurent. On est bien prêt à lui en bâtir un... Au moins, aujourd'hui, on a une lueur d'espoir, car le Comité a été formé et la volonté du gouvernement est de sabrer dans ces affaires–là. Bravo, messieurs. Au moins, sabrons.

Mr. Comuzzi: Thank you. Would you undertake to give us a list of those ports you think we should close, that are uncompetitive and making Montreal an uncompetitive port? Would you be prepared to make that recommendation to us?

M. Beaudin: Certainement. Il peut y avoir des ports qui sont non compétitifs, mais qui ont quand même une vocation locale, qui ont une vocation qui s'adapte à leur milieu, et qui ne nécessitent pas des investissements de l'ordre de 50, 60 ou 100 millions de dollars. C'est aussi simple que cela. On peut vous faire une liste assez rapidement de tout ce qui existe dans le Saint–Laurent, les Maritimes, à Saint–Jean, Nouveau–Brunswick, et Halifax.

Depuis des années, le gouvernement a multiplié inutilement les petits ports, sans connaître les conséquences sur la centralisation ou l'intérêt de bâtir un vrai port à vocation commerciale.

Mr. Comuzzi: I gather your answer is yes and that you'll submit it to the clerk of the committee.

The Chairman: Yes, he said that.

Mr. Gouk: I want to make sure there is no misunderstanding about my first question. It was not directed against your association. In an ideal situation, I think two people will sit down and arrive at a solution to a problem. However, and it happens on both sides, occasionally someone is not totally reasonable and we reach an impasse. When that happens, we must have some way of resolving it. The current solution is a strike or a lockout, so I was looking for an alternative from you. When the ideal situation doesn't occur, and it happened in Vancouver... If it happens in the rail industry and you have no supply, some solution has to be found.

That was my intent behind that. It's one of the things I'll be searching for because it affects our ports and many other areas.

The Chairman: I have one quick question before you leave. The smaller subsidized ports that you spoke about—are the employees who work there also members of the longshoreman's union?

[*Translation*]

There is a finite volume of freight, period. So investing more money in the system doesn't make sense. That's why the smaller ports are a hindrance to us. It's simply because of the way employers take advantage of these smaller ports. When you try to organize longshoremen to give them job security and a reasonable income—that was Dr. Picard's idea in 1967—and you stand by and watch the smaller employers use the ports of Sorel, Valleyfield, Cacouna or any of the other ones along the St. Lawrence... Every member of Parliament stands up in the House and demands his own port in his riding along the Seaway. We are quite willing to give them what they want... But at least there's a glimmer of hope today, because this committee was created and the government wants to cut costs in this business. Congratulations, gentlemen. The very least we can do is cut costs.

M. Comuzzi: Merci. Pouvez–vous nous donner une liste des ports qui, selon vous, devraient être fermés parce qu'ils ne sont pas viables et qu'ils empêchent le port de Montréal d'être concurrentiel? Seriez–vous prêt à nous envoyer une telle liste?

Mr. Beaudin: Certainly. Some ports may be uncompetitive, but they could still be important to their community or adapt to the community's needs, without, needing a $50, $60 or $100 million injection of money. It's as simple as that. It won't take long to draw up a list of every port along the St. Lawrence Seaway, in the Maritimes, in St. John, New Brunswick and in Halifax.

For years, there has been a useless proliferation of government–approved harbours. The government not realize what impact that would have on centralization or think about the merits of building a real trading port.

M. Comuzzi: D'après ce que j'ai compris, votre réponse est oui et vous allez envoyer cette liste au greffier du comité.

Le président: Oui, c'est ce qu'il a dit.

M. Gouk: Je veux m'assurer que ma première question a été bien comprise. Je ne visais pas votre association. Dans des conditions idéales, deux parties s'assoient à la table pour trouver une solution à leur problème. Cependant, il arrive parfois qu'une des deux parties ne soit pas raisonnable et qu'on se retrouve dans une impasse. Lorsque c'est le cas, on doit trouver une autre façon de régler le problème. Aujourd'hui, on en est venu aux grèves et aux lockouts, et je voudrais savoir si vous proposez une autre solution. Lorsque les conditions ne sont pas idéales, comme c'était le cas à Vancouver... Si le même problème frappait l'industrie du rail, et qu'il n'y avait pas de cargo à transporter, il faudrait trouver une solution.

Voilà donc ce que je voulais dire. Je vais me pencher sur cet aspect puisque le problème touche les ports et beaucoup d'autres secteurs.

Le président: J'ai une petite question avant que vous ne partiez. Est–ce que les employés des petits ports subventionnés dont vous avez parlé font également partie du Syndicat des débardeurs?

[*Texte*] [*Traduction*]

• 1025

M. Murray: Non, pas du tout. Mais pour la liste des ports, ce n'est pas moi qui l'ai dit; c'est le ministre Young qui a dit qu'on utilisait seulement 30 p. 100 de nos quelque 300 ports publics. Ce n'est pas moi qui l'ai inventé. Tout le long du Saint–Laurent, il y a eu une époque où l'on donnait des accréditations pour les ports.

Mr. Murray: No, not at all. And as for the list of ports, I am not the one who made that statement; it was the Minister of Transport, Mr. Young, who said that only a third of our 300 public ports were actually operational. I didn't invent those figures. There was a time when every port along the St. Lawrence was accredited.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen, for coming before us and thank you for your presentation. We appreciate it. *Merci.*

Le président: Merci beaucoup, messieurs, d'avoir comparu devant le comité et de nous avoir fait un exposé. Nous vous en savons gré. *Thank you.*

We welcome to the table members of the Laurentian Pilotage Authority. My apologies to the witnesses who are waiting. We're running about 20 minutes behind time, but it was to be expected, I suppose. Some of you are very experienced at coming before committees. Thank you, gentlemen.

Nous invitons maintenant les représentants de l'Administration de pilotage des Laurentides à bien vouloir prendre place. Je prie les témoins qui attendent encore de nous excuser. Nous accusons un retard d'environ 20 minutes, mais ce n'est pas surprenant. Certains d'entre vous connaissez déjà assez bien le déroulement des comités. Merci, messieurs.

Good morning, sir, and welcome to the committee. I wonder if we could get you to introduce yourself before we begin.

Bonjour, monsieur, et bienvenue au comité. Pouvez–vous vous présenter avant de commencer?

• 1030

Mr. Jacques Marquis (Chairman, Laurentian Pilotage Authority Canada): My name is Jacques Marquis. I'm a lawyer by profession. I've been with the Laurentian Pilotage Authority since 1991. I was nominated there for 17 months with a mandate to try the French solution and I'm still there. I'm 68 years of age. According to the law, I cannot stay past September 1996. At age 70, according to the law, I have to go back to my law firm.

M. Jacques Marquis (président, Administration de pilotage des Laurentides Canada): Je m'appelle Jacques Marquis. Je suis avocat de formation. Je travaille pour l'Association de pilotage des Laurentides depuis 1991. On m'a nommé pour 17 mois avec le mandat d'appliquer la solution française et je suis encore en poste. J'ai 68 ans. En vertu de la loi, je ne peux pas rester en poste au–delà du mois de septembre 1996. La loi prévoit qu'à l'âge de 70 ans je dois retourner à mon cabinet d'avocat.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Marquis. You have a paper you've given to us here. Would you take ten minutes to give us a presentation?

Le président: Merci beaucoup, monsieur Marquis. Vous nous avez donné un mémoire. Pouvez–vous nous faire une présentation en 10 minutes?

Mr. Marquis: I'll take two or three minutes, sir. I was very short, but I used to win cases.

M. Marquis: Je n'aurai besoin que de deux ou trois minutes, monsieur. Je ne parle pas longtemps, mais cela m'a aidé à gagner des causes.

The Chairman: Terrific. Well, it'll be a winner here too. Thank you very much, Mr. Marquis. Please proceed.

Le président: Formidable. Dans ce cas–là, vous allez être gagnant ici aussi. Merci beaucoup, monsieur Marquis. Allez–y.

Mr. Marquis: I have no recommendation or instructions to give to you people, but the other day I got a book, or whatever you call it, from Ottawa that you're supposed to

M. Marquis: Je n'ai aucune recommandation à vous faire, et je n'ai pas de conseils à vous donner, mais l'autre jour j'ai reçu un livre — ou un document quelconque, d'Ottawa, que vous étiez censé

nous transmettre. C'est intitulé «Document de travail sur le pilotage maritime au Canada», document qui a été préparé par le ministère des Transports et qui décrit d'une façon neutre, absolue et très claire la situation dans le pilotage. Je ne ne peux faire autrement que de vous demander de le lire.

forward to us. The book is entitled: "Working paper on Canada's Maritime Pilotage". It was prepared by the Department of Transport and describes, in very clear, neutral and unambiguous language, the pilotage situation in Canada. I can only ask you to read it.

Quant à moi, j'ai préparé un résumé, que je ne vous lirai pas, de la situation du pilotage, spécialement dans la région des Laurentides. La première page de ce résumé est une description tout à fait technique de notre statut juridique. J'attire votre attention sur l'élément suivant. Dans notre district, nous avons comme usagers deux principaux armateurs. La *Shipping Federation*, que les marins appellent dans le langage courant le *salty*, nous procure 70 p. 100 de nos revenus. Nous avons aussi ce que l'on appelle l'Association des armateurs canadiens, qui sont plutôt les laquiers ou ceux qui font du transbordement, qui compte pour 30 p. 100 de nos revenus.

For my part, I have prepared a summary, which I will not read, on the pilotage situation, more specifically in the in Laurentians. The first page of the summary is a technical description of our legal status. I would like to draw your attention to the following. In our district, there are two main shipowners. The Shipping Federation, whose ships are usually referred to by sailors as Salties. Seventy percent of our income is derived from Salties. There is also the Canadian Shipowners Association. Their ships are mostly lakers, which are involved in transshipment, and they account for 30% of our revenues.

[*Text*]

Vous avez l'explication de notre déficit et de la façon dont il a pris naissance. Je peux immédiatement vous dire que j'ai en tête—vous n'êtes pas obligés de la retenir—une façon très simple de corriger notre déficit à l'APL. Actuellement, nous opérons avec un déficit de 12 à 13 p. 100 pour les années à venir. C'est un gros chiffre, mais par rapport aux autres administrations de pilotage, sauf celle du Pacifique, vous allez constatez qu'en pourcentage, nous n'avons pas un déficit si estomaquant.

La loi actuelle fait que contester nos tarifs pour un usager, c'est de tenter le diable. Je vais vous donner un exemple. J'ai un budget de 30 millions de dollars et je demande une augmentation tarifaire de 10 p. 100, ce qui représente trois millions de dollars. Cela a pris 24 mois pour que l'on obtienne la dernière augmentation tarifaire, ce qui a fait sauver six millions de dollars aux usagers. Donc, comme je le disais, c'est tenter le diable. Comme avocat, j'ai travaillé assez fréquemment en pourcentage. Dix p. 100 de six millions de dollars, cela fait 600 000$. Dans mon temps, c'était deux bonnes années de pratique. On est régis par cela.

[*Translation*]

Then the paper explains why we have a deficit. Let me tell you right away that I think there's a very simple way to eliminate the LPA's deficit, but you don't have to agree with it. At the moment, we are operating with a projected deficit of 12% to 13% for the coming years. It might seem like a lot, but compared to other pilotage authorities, except the Pacific authority, you'll see that in percentage terms, the deficit is not that shocking.

Under the current Act, challenging user rates is like tempting the devil. Let me give you an example. I work with a budget of $30 million and I asked for a rate increase of 10%, which represents $3 million. We had to wait 24 months before we got the last rate increase, which allowed shipowners to save $6 million. So, as I said, it's like tempting the devil. When I was a lawyer, I worked a lot with percentages. Ten percent of $6 million is $600,000. I used to make that much in two good years of practice. That's the kind of system we have to work with.

• 1035

Il y a une solution très simple à ce problème. Comme institutions, le Port de Montréal et la Voie maritime pourraient avoir le pouvoir de décréter un tarif. Après le dépôt de l'augmentation, qu'on établisse un droit d'appel dans un délai de 35, 40 ou 50 jours, soit devant la Commission des transports, soit devant le Cabinet.

Il n'est pas nécessaire de modifier une loi pour cela. Un de nos gros problèmes est le déficit. Il se corrigerait, selon moi, assez facilement si on prenait une formule comme celle–là, sans nécessairement tout changer dans la loi. J'ai annexé à ce mémoire certains tableaux. Vous pourrez comparer nos tarifs et ceux de nos compétiteurs, entre autres la *Shipping Federation*, qui prétend n'avoir que 70 p. 100 de notre circulation.

Vous constaterez que nos taux sont à peu près la moitié des tarifs du port de Baltimore. Je ne les compare pas aux autres. C'est cinq fois plus grand. Je ne suis pas capable de raccourcir le fleuve, des Escoumins à Saint–Lambert ou au Port de Montréal. La deuxième partie vous donnera un aperçu de nos tarifs par rapport à ceux de l'administration des Grands Lacs.

Vous constaterez, là encore, que nos tarifs ne représentent même pas la moitié de ceux de l'administration des Grands Lacs. On dit que les pilotes ont un monopole. Jusqu'à un certain point, je ne peux le nier. Le groupe des débardeurs que vous venez d'entendre en a un. Ils sont les seuls à pouvoir faire du débardage.

Comme avocat, j'ai toujours bénéficié d'un monopole. Les notaires, les médecins, les chirurgiens, enfin, tous les professionnels et 80, 90 ou 95 des mouvements ouvriers bénéficient d'un monopole. Or, le reproche qu'on faisait aux pilotes pour ce qui est du monopole, c'est qu'au moment des négociations, ils étaient dans une position de force et l'APL recevait des pressions pour consentir à ces conditions.

L'an dernier, j'ai été chanceux et pas chanceux, lorsque je me suis vu obligé de négocier les contrats que l'on a signés en 1993 et en 1994 avec les deux corporations. Quelqu'un m'a trouvé une formule par laquelle il ne peut plus y avoir d'arrêt de service, mais il ne peut même pas y avoir de menaces d'arrêt de service.

There's a very simple solution to this problem. As institutions, the Port of Montreal and the Seaway could have the authority to impose a tariff. After filing an increase, there could be a right to appeal within 35, 40 or 50 days, either before the Transport Commission or before Cabinet.

We don't necessarily have to amend an act to do so. One of big problems is the deficit. I think we could correct it quite easily if we adopted a formula like that, without necessarily changing everything in the Act. I've added some charts to this brief. You can compare our tariffs to those of our competitors, amongst others the Shipping Federation, which says it only has 70% of our traffic.

You'll see that our rates are about half the tariffs of the Port of Baltimore. I don't compare them to the others. That's five times more. I can't shorten the river, from Escoumins to Saint–Lambert or the Port of Montreal. The second part will give you an idea of our tariffs, compared to those of the Great Lakes Pilotage Authority.

You'll see once again that our tariffs aren't even half of those of the Great Lakes Authority. It's said that pilots have a monopoly. Up to a point, I can't deny it. The group of stevedores that you just heard has one. They are the only ones who can do stevedoring.

As a lawyer, I've always had a monopoly. Notaries, doctors, surgeons, in other words all professionals and 80, 90 or 95 workers' movements have a monopoly. However, what was held against pilots concerning monopoly is that during negotiations, they were in a position of strength while the LPA was under pressure to consent to those conditions.

Last year, I was lucky and unlucky, when I had to negotiate the contracts signed in 1993 and 1994 with both corporations. Somebody came up with a formula whereby there could no longer be any work stoppage, or even any threat of work stoppage.

[*Texte*]

Quant à moi, une menace est pire qu'un arrêt de service, parce qu'avec une menace, on patine. La formule est très simple. Je vais prendre deux minutes pour vous l'expliquer. Au moment de la dénonciation d'un contrat—un contrat se dénonce 90 jours avant son expiration—, la partie qui dénonce est obligée en même temps de faire ses demandes ou ses offres. Il s'ensuit 30 jours de négociations.

Au bout de ces 30 jours, il y a 30 jours de médiation. Le médiateur doit faire rapport aux parties et il ne peut changer quoi que ce soit à la demande. Il choisit soit la demande, soit l'offre.

Je vous dirais, par expérience, que lorsqu'on a mis cela en application au printemps de 1994, nous avons comptabilisé les premières demandes. Elles étaient supérieures de 50 p. 100 par rapport au contrat précédent.

• 1040

Lorsque la décision a été prise par le médiateur, la différence entre l'offre et la demande n'était que de 1,5 p. 100. Ce qui a primé, c'est le choix entre la dernière offre et la demande la plus raisonnable.

Également,—et là je vais me faire faire mal par mes confrères du Barreau qui font du droit ouvrier ou ceux qui font des relations industrielles—je vous dis: adoptez une loi. Nous avons expérimenté cela et c'est bon. Cela s'écrit en deux paragraphes. Il ne peut plus y avoir d'arrêt de travail. Par cette formule, il ne pourrait même plus y avoir de menace d'arrêt de travail, ce qui est pire qu'un arrêt.

Je prends seulement les points qui ont été soulevés, soit les tarifs, le monopole des pilotes et les certificats de pilotage. Quant aux certificats de pilotage, en vertu de la loi, je suis là pour appliquer la loi. Si je m'en tiens à la loi, c'est très clair: je peux décerner des certificats de pilotage dans une partie du district à la condition que l'administration soit convaincue que le demandeur du certificat possède un niveau de compétence et de connaissance des eaux comparable à celui qui détient un brevet de pilote. J'ai l'obligation de m'en assurer. Cette question de certificat ne s'applique qu'aux navires canadiens, ce qui ne représente, je vous le répète, que 30 p. 100 de notre clientèle.

Quand je suis arrivé, on se plaignait énormément du jury d'examen. On me disait que le jury d'examen était contrôlé par les pilotes. Donc, nous avons modifié le jury d'examen. Aujourd'hui, je n'entends plus parler du manque de neutralité du jury d'examen.

J'entends plutôt dire qu'il faudrait donner des *waivers*, une exemption papale, aux navires canadiens. J'ai mon opinion là-dessus et, si vous la voulez, je vous dirai qu'un exemption de pilotage ne se donne pas à un navire, mais à des individus. Cela se donne après qu'on s'est assuré de sa compétence pour naviguer.

The Chairman: The clerk will do that for us.

M. Marquis: Je pense que j'ai fini.

The Chairman: Thank you for your presentation. Now we'll go to questions.

M. Guimond: Monsieur Marquis, dans l'annexe que vous avez déposée, les chiffres quant au déficit de 3,1 millions de dollars pour 1994 sont-ils conformes à la réalité?

M. Marquis: J'ai un directeur administratif, un trésorier, un trésorier adjoint et un vérificateur général.

[*Traduction*]

I think a threat is worse than a work stoppage, because with a threat, you're not sure. The formula is very simple. I'll take a couple of minutes to explain it to you. When a contract is terminated—a contract must be terminated 90 days before it expires—, the party terminating must at the same time make his or her demands or offers. There follows 30 days of bargaining.

At the end of the 30 days, there are 30 days of mediation. The mediator must report to the parties and cannot change the demand in any way. He then chooses either the demand or the offer.

I would say from experience that when this was implemented in the spring of 1994, we added up the first demands. There were 50% more than in the previous contract.

When the mediator made his decision, the difference between the offer and the demand was only 1.5%. What was most important was the choice between the last offer and the most reasonable demand.

Also,—and here I think my colleagues from the Bar who are in labour law or labour relations will hit me for this—I would say: pass an act. We have tried it and it works. It can be written in two paragraphs. There will be no more work stoppages. Using this formula, there could not even be a threat of work stoppage, which is worse than a stoppage.

I am only mentioning points that were brought up, such as rates, the pilots' monopoly and pilotage certificates. As far as certificates are concerned, I am there, pursuant to the Act. If I just look at the Act it is very clear: I can grant pilotage certificates in part of a district, on condition that the authority is convinced that the person asking for the certificate is competent and has a knowledge of the waters comparable to someone who has a pilot's license. I must make sure of this. The question of certificates applies only to Canadian ships, which are, I repeat, only 30% of our clientele.

When I arrived, there were many complaints concerning the examination jury. I was told that the jury was controlled by the pilots. So we modified the jury for the examination. Today nobody says the jury lacks neutrality.

Rather, I hear that "waivers", a papal exemption, should be granted to Canadian ships. I have my own opinion on that and, if you want it, I will say that a pilotage exemption should not be granted to a ship, but rather to individuals. It is given after we have made sure of his or her competence in navigation.

Le président: Le greffier va le faire pour nous.

Mr. Marquis: I think I'm finished.

Le président: Merci de votre présentation. Nous allons maintenant passer aux questions.

Mr. Guimond: Mr. Marquis, in the appendix you have tabled, the statistics concerning the deficit of $3.1 million for 1994, do they reflect reality?

Mr. Marquis: I have an executive director, a treasurer, an assistant treasurer and an auditor general.

[*Text*]

M. Guimond: Est–ce bien 3,1 millions de dollars? Je ne remets pas cela en question. . .

M. Marquis: Vous me demandez si c'est exact. Je vous réponds.

M. Guimond: En 1993 et 1994, le déficit de l'administration a diminué de 5,9 à 3,1 millions de dollars. Est–ce exact?

M. Marquis: C'est exact, mais je vous dirais, si vous regardez la note au bas, que j'augmente d'un million de dollars en 1995 parce que j'avais, dans les prévisions, demandé de réparer un quai en 1994 alors que nous avions un déficit.

• 1045

En 1994, nous avons fait appel au Conseil des ministres, et ce dernier nous a accordé une augmentation tarifaire de 8,9 p. 100. Compte tenu de cela, nous avons réussi à appliquer la règle du 0–0. Nous avons négocié des contrats avec les corporations de pilotes. Pour ce qui est de 1994, ils sont limités à l'augmentation du coût de la vie.

Pourquoi avons–nous offert uniquement l'augmentation du coût de la vie? Pour 1989, 1990, 1991 et 1992, les études actuarielles, même les études du ministère du Transport, nous disaient que le trafic maritime diminuerait de 5 ou 10 p. 100 de façon à peu près constante. Mais, surprise, en 1994, la bouteille de champagne s'est ouverte. Nous avons eu une augmentation de 15 p. 100. C'est dangereux pour moi, jusqu'à un certain point, quand je ne suis pas capable de rencontrer les salaires ou les revenus de base des pilotes avec les tarifs. Plus il y a de trafic, plus mon déficit est grand. Avec le 8,9 p. 100, j'atteins l'équilibre budgétaire.

J'y reviens toujours, mais je ne leur en veux pas, prenez ma parole. J'essaie de rester au milieu du fleuve. La CSA conteste mon décret du conseil devant les tribunaux. Mes relations avec la *Shipping Federation* sont excellentes. Mes relations avec les pilotes sont actuellement excellentes. Mes relations avec les individus de la CSA sont excellentes, et j'ai des félicitations à leur faire sur la façon dont ils se servent de la loi pour tasser les tarifs.

C'est aussi simple que cela. C'est mon seul problème. C'est pour cela que je vous demande de fixer le tarif par une loi. Vous pourriez dire: Je l'applique et vous arrêteriez de tenter le diable. Ils auront 45 jours pour aller en appel. Je ne vois pas d'objection à cela. Corrigez, par une loi, ce qu'on appelle le monopole des pilotes en insérant dans une loi la formule de contrat que nous avons. Vous verrez que le pilotage n'est pas si terrible que cela.

D'ailleurs, je ne suis pas le seul à le dire. Je vous référerais à un article. Comme je n'en ai pas de copie, je ne le lirai pas. Le capitaine Frank Nicol, qui est président de la Shipping Federation, y exprime son opinion sur les administrateurs de pilotage. En anglais, vous avez l'expression *much to do about nothing*. Je vous le dis, et c'est cela.

Cependant, nous faisons beaucoup parler de nous. Nous sommes de la pire race. Excusez–moi. Je ne sais pas si j'ai répondu à votre question.

M. Guimond: Vous êtes parti sur une branche, mais je voudrais revenir sur le tronc parce que je suis heureux de voir que vous êtes devant nous. Je veux en profiter pour corriger certains faits. Le Sous–comité sur l'avenir de la Voie maritime,

[*Translation*]

Mr. Guimond: Is it really $3.1 million? I am not questioning it. . .

Mr. Marquis: You are asking if it is precise. I have answered.

Mr. Guimond: In 1993 and 1994, the Authority's deficit went down from $5.9 to $3.1 million. Is that right?

Mr. Marquis: That is right. But if you look at the note at the bottom, that I increase it by one million dollars in 1995 because I had in my estimates called for the repair of a dock in 1994, when we had a deficit.

In 1994, we appealed to Cabinet and we were granted an 8.9% tariff increase. That being taken into account, we managed to apply the 0–0 rule. We negotiated contracts with pilotage corporations. For 1994, they're held to the increase in the cost of living.

Why did we only offer cost of living increase? For 1989, 1990, 1991 and 1992, the actuarial studies and even the Department of Transport studies led us to believe that maritime traffic would decrease pretty steadily by 5% or 10%. However, to the surprise of everyone, the cork on the champagne popped in 1994. We got an increase of 15%. To a certain point, it's dangerous for me when I can't pay the salaries or basic income of the pilots out of the tariffs. The more traffic there is, the greater my deficit. With 8.9%, my budget balances.

I'm always getting back to that, but I have nothing against them, take my word for it. I'm trying to stay in the middle of the river. The CSA is questioning my order in Court. My relations with the ''Shipping Federation'' are excellent. My present relations with the pilots are excellent. My relations with the individual CSA members are excellent and I can only congratulate them for the way they're using the law to try and reduce the rates.

It's that simple. That's my only problem. That's why I'm asking you to set the tariff through legislation. You could say, ''I'm applying it,'' and then you'd stop tempting fate. They'll have 45 days to appeal. I have no objection to that. Just use legislation to correct what we call the pilots' monopoly by inserting into the Act the contract formula we have. You'll see that pilotage is not all that awful.

I'm not the only one to say so. I could refer you to an article. I don't have a copy of it, so I won't read it. Captain Frank Nicol who's the President of the ''Shipping Federation'' expresses his opinion on pilotage authorities. It's a case of ado about nothing. I'm telling you, that's all it is.

However, there's a lot of talk about us. We're the worst of all people. I'm sorry. I don't know if I answered your question.

Mr. Guimond: You went off on a limb somewhere, but I'd to get back to the trunk of the tree because I'm happy to have you here today. I'd like to use the opportunity to correct a few things. The Sub–committee on the future of the Seaway, in one

[*Texte*]

dans une de ses recommandations, visait l'abolition—je vous pose une question dont je connais la réponse, mais je voudrais vous entendre—des quatre administrations de pilotage. Qu'en pensez–vous?

M. Marquis: J'en parle très clairement à la fin de mon mémoire. J'en ai même parlé aux dirigeants des pilotes et de l'industrie. Il vous faudra toujours une autorité en matière de pilotage pour contrôler la compétence des pilotes. Allez–vous la passer à la CSA? Allez–vous la passer aux armateurs étrangers? Allez–vous la passer aux pilotes? Il faut une autorité pour juger de la qualité des pilotes. C'est nous, les quatre administration de pilotage, qui faisons le *dispatching* des pilotes. Le contrôle du *dispatching* peut être fait par n'importe qui et pas nécessairement par l'APL.

Si vous faites faire le *dispatching* par une entreprise privée qui n'a pas d'autorité, vous mettez en danger la sécurité. Un de nos rôles est d'assurer la sécurité. La sécurité de la navigation peut être mise en péril autant par l'*overwork* que par autre chose.

• 1050

M. Guimond: Mais donner cette responsabilité à un organisme binational qui serait responsable de la gestion de la Voie maritime et qui aurait, entre autres, la responsabilité de la gestion de l'administration du pilotage, alors qu'on n'est pas. . .

M. Marquis: Je connais votre question. Je pense que c'est le monsieur qui présidait ce comité. . .

M. Guimond: J'ai présenté un rapport dissident.

M. Marquis: J'ai remarqué cela, mais je ne sais pas si ce fut mal interprété. Si vous me dites que vous allez confier le pilotage de la Colombie–Britannique, de l'Atlantique et du Saint–Laurent à une commission mixte américaine, si c'est cela votre rapport. . . Excusez–moi si c'est vous qui avez présidé ce comité, mais j'avais compris que votre rapport ne recommandait pas cela. Je ne sais pas si je me trompe. Vous me le direz. Vous étiez là, je n'y étais pas et je n'ai lu que les journaux.

J'ai compris que le rapport recommandait de confier le pilotage des Grands Lacs à une commission mixte. Je ne peux me prononcer là–dessus. C'est peut–être bon et ce n'est peut–être pas bon. Le Canada y est pour 80 p. 100 et les Américains pour 20 p. 100. Comment allez–vous faire cela? Que le pilotage des Grands Lacs passe à une commission mixte, je n'y voir pas d'objection, mais, excusez–moi, cela ne peut être fait.

M. Guimond: Monsieur Marquis, la Loi de 1972 prévoit clairement la possibilité pour les capitaines canadiens de passer les différents tests pour devenir compétents sur le fleuve. Pourquoi, selon vous, n'y a–t–il que six pilotes canadiens qui s'en sont prévalus?

M. Marquis: Monsieur, je veux rester neutre dans cette affaire, mais je vais être obligé de frapper.

M. Guimond: On ne peut pas être neutre. Je veux avoir votre opinion.

M. Marquis: Me donnez–vous le temps de répondre? Il y a 19 personnes. J'ai cela dans le tableau. L'examen se fait en deux étapes. J'ai entendu du «chiâlage» quant au jury d'examen en 1991. C'était épouvantable. Je l'ai corrigé et je n'entends plus de «chiâlage». On l'a reformulé.

[*Traduction*]

of its recommendations, was looking at abolishing—I already have the answer to this question I'm putting to you, but I'd like to hear you on it—the four pilotage authorities. What do you think?

Mr. Marquis: I address that very clearly at the end of my brief. I've even spoken to the pilots' officials and the industry. You always need an authority in matters of pilotage to check on the pilots' qualifications. Are you going to give this to the CSA? Are you going to give it to foreign shippers? Are you going to hand it to the pilots? You need an authority to judge pilots' qualifications. We, the four pilotage authorities, "dispatch" the pilots. "Dispatch" control can be done by anyone and not necessarily by the LPA.

If you have the "dispatching" done by a private company that has no authority, you're jeopardizing safety. One of our roles is to ensure safety. The safety of shipping can be jeopardized as much by "overwork" as by anything else.

Mr. Guimond: But to give this responsibility to a binational organization that would be responsible for managing the Seaway and which, amongst other things, would be responsible for managing the pilotage authority, when we aren't. . .

Mr. Marquis: I know your question. I think that the man who chaired the committee. . .

Mr. Guimond: I presented a dissenting report.

Mr. Marquis: I know, but I don't know if it was misinterpreted. If you told me that you would entrust the pilotage of British Columbia, the Atlantic and the St. Lawrence to an American joint commission, if that's your report. . . Pardon me if you chaired the committee, but I had understood that your report didn't recommend that. I don't know if I'm mistaken. You can tell me. You were there, I wasn't, I only read the newspapers.

I had understood that the report recommended entrusting Great Lakes pilotage to a joint commission. I can't say anything on that. It might be good and it might not be good. Canada's in it 80% and the Americans 20%. How will you do it? I have no objection to Great Lakes pilotage going to a joint commission, but pardon me, it can't be done.

Mr. Guimond: Mr. Marquis, the 1972 Act clearly allows Canadian captains to take the many tests to become competent on the river. Why, according to you, have only six Canadian pilots taken this opportunity?

Mr. Marquis: Sir, I would prefer to remain neutral in this matter, but I'll be forced to strike.

Mr. Guimond: You can't be neutral. I want your opinion.

Mr. Marquis: Will you give me the time to answer? There are 19 people. It's in the chart. The exam is carried out in two stages. I heard some whining about the examining jury in 1991. It was terrible. I rectified the situation and I haven't heard any more whining. It was reformulated.

[*Text*]

Aujourd'hui, j'entends dire que les navires canadiens devraient avoir automatiquement le droit de faire leur propre pilotage. Il y a une question physique dans cela. Prendre un bateau à l'écluse de Saint–Lambert et le descendre aux Escoumins, c'est 23, 24, ou 25 heures de travail, sans malchance. Il n'y a pas un «chrétien» capable d'embarquer derrière d'un radar, de donner des directives et de conduire un bateau pendant 23 heures de suite. Ne rêvons pas en couleur. Physiquement, cela ne se fait pas.

En 1992, j'avais rencontré à peu près tous les membres de la CSA. Je ne leur en veux pas, car j'essaie d'aider tout le monde. Je ne suis pas missionnaire, mais presque. En 1992, j'ai dit à la CSA deux choses: Dans le cas de vos capitaines qui ne parlent pas français, faites donc comme on fait avec nos étudiants qui sortent de Laval et qui ne parlent pas anglais; envoyez–les chez Berlitz. Ce ne sont pas les pilotes qui vont bloquer cela; c'est nous. Ils n'ont pas besoin de devenir bilingues comme Keith Spicer, Pierre Elliott Trudeau ou Jean Charest. Ils n'ont qu'à comprendre un certain langage maritime, pour qu'on puisse se parler sur le fleuve. C'est une question de sécurité. Je n'en fais pas une question de culture, mais bien de sécurité. Je ne suis pas capable.

Deuxièmement, j'ai leur ai dit: Vos marins ne travaillent pas l'hiver. Je ne sais pas s'ils reçoivent de l'assurance–chômage ou pas. Vous avez déjà des certificats. Pourquoi ne donnez–vous pas de cours à vos officiers pour qu'ils puissent acquérir des connaissances locales? Nous sommes maintenant en 1995, et ce n'est pas encore fait. Ce n'est pas moi qui vais aller le faire et je n'irai pas demander aux pilotes d'aller donner des cours aux détenteurs de certificats. Ils ne le feront pas et je ne les blâme pas. Moi, je ne connais pas cela. Je suis avocat. Je ne comprends pas pourquoi ils ne donnent pas des cours.

The Chairman: Thank you.

I hope somebody will challenge your position on privatization of pilotage and that somehow safety will not be compromised. With all due respect, if pilotage authorities in Canada were to become privatized, safety would not necessarily have to be compromised if proper regulations were put into effect.

• 1055

Mr. Marquis: I'm not saying that. The only thing I said was—

The Chairman: Mr. Gouk, it's now your turn for a ten–minute round.

Thank you, Mr. Guimond, for sticking to ten minutes.

Mr. Gouk: Thank you. I'm probably going to need considerably less than the ten minutes, I would hope.

The Chairman: It depends on the answer.

Mr. Gouk: Yes.

Could you tell me, sir, when you talk of the figures you use for the Laurentian Pilotage Authority, 258 nautical miles, how long a period of time that's for? Is that what you referred to as 25 hours?

[*Translation*]

Today, I hear it said that Canadian ships should automatically have the right to do their own pilotage. There's a physical issue in that. Taking a boat from the St. Lambert locks to Les Escoumins, that's 23, 24 or 25 hours of work, if there are no problems. No normal human being can get behind a radar, give orders and steer a ship for 23 hours straight. Let's not dream. Physically, it can't be done.

In 1992, I met almost all the members of the CSA. I'm not mad at them, because I try to help everyone. I'm not a missionary, but almost. In 1992, I said two things to the CSA: "As for your captains who don't speak French, why not do as we do with our students who come out of Laval and don't speak English—send them to Berlitz." The pilots aren't the ones who will block that; we will. They don't need to be as bilingual as Keith Spicer, Pierre Elliot Trudeau or Jean Charest. They only have to understand a specific maritime language, so that we can understand each other on the river. It's a matter of safety. To me, it's not culture, it's safety. I can't.

Secondly, I told them: "Your seamen don't work in the winter. I don't know whether they get unemployment insurance or not. You already have certificates. Why not give your officers courses so that they can gain some knowledge of local conditions?" We are now in 1995, and it hasn't been done yet. I won't go do it and I won't ask pilots to give courses to people with certificates. They won't do it and I don't blame them. It's not my field of expertise. I'm a lawyer. I don't understand why they don't give courses.

Le président: Merci.

J'espère qu'il y aura quelqu'un pour récuser votre position quant à la privatisation du pilotage, et qu'on arrivera à ne pas compromettre la sécurité. Si je ne m'abuse, si les administrations de pilotage étaient privatisées au Canada, la sécurité ne serait pas forcément menacée pourvu qu'on ait une réglementation appropriée et que celle–ci soit appliquée efficacement.

M. Marquis: Je ne dis pas cela. Tout ce que je disais, c'était que. . .

Le président: Monsieur Gouk, c'est maintenant votre tour. Les 10 prochaines minutes sont à vous.

Merci, monsieur Guimond, de vous en être tenu à 10 minutes.

M. Gouk: Merci. J'aurai probablement besoin de beaucoup moins que 10 minutes, du moins je l'espère.

Le président: Cela dépendra de la réponse.

M. Gouk: En effet.

Au sujet des chiffres que vous avez mentionnés concernant l'Administration de pilotage des Laurentides, 258 milles marins, je crois, de quelle période de temps s'agissait–il? S'agit–il des 25 heures dont vous parliez?

[*Texte*]

Mr. Marquis: Yes, or 20. It depends on the speed of the ship, sir. I have some boats that can make it in 18, but some others will take more than 20.

Mr. Gouk: Okay. Maybe you can tell me in simplistic terms exactly what service is provided during that time. Is it the provision of an experienced person from your authority going on board that ship to guide it? Is that, in essence, the service that's provided?

Mr. Marquis: I didn't quite get your question.

Mr. Gouk: What service do you provide for this 25–hour period when they're under your authority?

Mr. Marquis: There are three pilots. If it's coming up the river, there's one from Les Escoumins to Quebec, one from Quebec to Three Rivers, and one from Three Rivers to the harbour, to St. Lambert, or to anchorage before they go into St. Lambert and before they go in the Seaway.

Mr. Gouk: Okay, so three men is the service that's provided?

Mr. Marquis: Yes. Of course, we go to Saguenay River also, but I'm talking about—

Mr. Gouk: You go to which? What was the extra part you mentioned there?

Mr. Marquis: The Saguenay River. *La Rivière Saguenay*. It's a beautiful place.

Mr. Gouk: Okay.

That's all I have, Mr. Chairman.

The Chairman: The analogy for yourselves is that you are putting air traffic controllers out of the tower and onto the vessel.

Mr. Gouk: I understand the concept. I just wanted to ensure that I was clear on that. That's fine. Thank you.

The Chairman: Mr. Fontana.

Mr. Fontana: I have just a couple of quick questions.

I need to deal with this question of a deficit. It seems that what you've provided to us is that for the past five years at least, and again in 1995, the deficit continues to go up and up and up. In fact, your projected deficit for 1995 is somewhere in the neighbourhood of $4.5 million. Can you tell me how much of that represents an increase in tariffs and how much an increase in pilotage charges or pilotage contracts?

Mr. Marquis: As for the pilotage contracts, I got a long–term contract, which was a first in this district with the claw I talked to you about. The only increase they get is cost of living. Why cost of living? Because the traffic was coming down 10% and they split the pie and the pie was getting smaller. This is the only reason I offered cost of living.

Mr. Fontana: I know, but the last time I saw inflation in the past two or three years it's been practically 0% or 0.2% or 0.4%.

[*Traduction*]

M. Marquis: Oui, ou des 20 heures. Le temps requis dépend de la vitesse du navire, monsieur. Il y a des bateaux qui peuvent faire le trajet en 18 heures, mais il y en a d'autres qui en prennent plus de 20.

M. Gouk: Très bien. Peut–être pourriez–vous m'expliquer, en langage vulgaire, quel service au juste est offert durant ce temps. Parlez–vous de vos pilotes expérimentés qui montent à bord des navires pour les guider? Est–ce essentiellement de ce service dont il est question?

M. Marquis: Je n'ai pas très bien saisi votre question.

M. Gouk: Quel service offrez–vous pendant ces 25 heures au cours desquelles ces navires sont sous votre autorité?

M. Marquis: Il y a trois pilotes. Si le navire remonte le fleuve, il y a un pilote qui fait le trajet entre Les Escoumins et Québec, un qui va de Québec jusqu'à Trois–Rivières, et l'autre de Trois–Rivières jusqu'au port, jusqu'aux écluses de Saint–Lambert, ou jusqu'au point d'ancrage avant d'entrer dans les écluses de Saint–Lambert et de s'engager dans la voie maritime.

M. Gouk: Très bien. Il y a donc trois pilotes qui assurent le service dont vous êtes responsable?

M. Marquis: Oui. Naturellement, nous allons aussi dans la rivière Saguenay, mais je parle de. . .

M. Gouk: Vous allez à quelle rivière? Comment s'appelle l'autre secteur dont vous parliez?

M. Marquis: La rivière Saguenay. C'est un endroit magnifique.

M. Gouk: Très bien.

Je n'ai pas d'autres questions, monsieur le président.

Le président: Si vous me permettez cette analogie, c'est un peu comme si vous faisiez sortir les contrôleurs du trafic aérien de la tour pour les faire monter à bord du navire.

M. Gouk: Je saisis le principe. Je voulais simplement m'assurer que j'avais bien compris. C'est très bien. Merci.

Le président: Monsieur Fontana.

M. Fontana: J'aurais juste une ou deux petites questions.

J'aurais besoin de précisions au sujet du déficit. Si j'ai bien compris, vous nous avez dit qu'au cours des cinq dernières années au moins, le déficit n'a cessé de monter, et que ce serait encore le cas cette année en 1995. En fait, selon vos prévisions, le montant du déficit pour 1995 se situerait aux alentours de 4,5 millions de dollars. Pourriez–vous me dire quelle portion de ce montant est attribuable à l'augmentation du tarif et laquelle est attribuable à l'augmentation des frais de pilotage ou des contrats de pilotage?

M. Marquis: En ce qui concerne les contrats de pilotage, j'ai réussi à signer un contrat à long terme, une première dans le secteur, avec la garantie dont je vous ai parlé. Ce n'est que l'augmentation du coût de la vie qui peut faire monter les coûts. Pourquoi l'augmentation du coût de la vie? Parce qu'on prévoyait une diminution du trafic maritime de 10 p. 100 et parce qu'il fallait partager cette plus petite poire entre les deux. C'est la seule raison pour laquelle j'ai offert une clause de rajustement en fonction du coût de la vie.

M. Fontana: Je sais, mais, à ma connaissance, la dernière fois qu'il y a eu de l'inflation au cours des deux ou trois dernières années, elle était pratiquement nulle. Elle était de 0 p. 100, 0,2 p. 100 ou 0,4 p. 100 à peu près.

[*Text*]

Mr. Marquis: I'm lucky.

Mr. Fontana: Yes, you are, but the costs keep going up.

Mr. Marquis: We're all lucky.

Mr. Fontana: Yes, but the costs keep going up.

Mr. Marquis: But I have no control over the cost of living. The Bank of Canada has it, the government has it, but I cannot ask a contractor who is a plumber to take a five–year contract at the actual cost.

Mr. Fontana: Do you expect the Canadian taxpayer to continue to have to pay $5 million a year in deficit?

Mr. Marquis: No, sir.

Mr. Fontana: Then what are you going to do about cutting the deficit? You have the authority.

Let me ask the question. You've indicated to me that you've been trying your best for all these years to bring all sides together, and yet traffic is down.

Mr. Marquis: No, it's up now.

Mr. Fontana: I'm talking about in the past little while. Traffic is down, expenses are higher, and the deficits keep going higher and higher. Therefore, I'm asking what do you intend to do to ensure that you are self–sufficient? That's under the mandate of the crown corporations program. What will you do to make sure you're self–sufficient?

Mr. Marquis: I have pending a request for a tariff increase of 4% in 1996, 4% in 1997, and 4% in 1998, plus cost of living. It's going to be contested again by CSA, the Canadian Shipowners Association. It's as easy as that. I got 9% in 1994, which is a good increase for the users; 9% on top of what they're paying is quite a bit of money. When I got there I needed a 21% tariff increase. Because the tariff increase was contested it took two years, so I'm always behind.

[*Translation*]

M. Marquis: Je suis chanceux.

M. Fontana: À qui le dites–vous, mais les coûts continuent de monter.

M. Marquis: Nous sommes tous chanceux.

M. Fontana: Oui, mais les coûts continuent de monter.

M. Marquis: Mais je n'ai aucun contrôle sur l'inflation. La Banque du Canada a ce genre de contrôle, le gouvernement aussi, mais je ne peux pas demander à un entrepreneur plombier de s'engager dans un contrat de cinq ans sans tenir compte de l'inflation.

M. Fontana: Pensez–vous que le contribuable canadien va continuer d'accepter d'assumer un déficit de 5 millions de dollars par année?

M. Marquis: Non, monsieur.

M. Fontana: Alors, qu'allez–vous faire pour réduire le déficit? C'est vous qui êtes aux commandes.

Permettez–moi de vous poser une question. Vous m'avez dit que vous avez fait votre possible pendant toutes ces années pour amener les parties à s'entendre, et pourtant, le trafic maritime diminue.

M. Marquis: Non, il augmente.

M. Fontana: Je parlais de la période récente. Le trafic maritime diminue, les dépenses montent, et les déficits continuent de s'accroître. Pouvez–vous me dire ce que vous avez l'intention de faire pour que votre service s'autofinance? C'est ce qu'on dit dans le mandat des sociétés d'État. Qu'allez–vous faire pour être sûr d'atteindre l'auto–suffisance?

M. Marquis: J'ai présenté une demande d'augmentation du tarif de 4 p. 100 pour 1996, de 4 p. 100 pour 1997, et de 4 p. 100 pour 1998, plus un rajustement pour tenir compte de l'inflation, et j'attends encore la réponse. Cette échelle va encore être contestée par l'Association des armateurs canadiens. C'est aussi simple que cela. J'ai obtenu 9 p. 100 en 1994, ce qui représente une bonne augmentation pour les usagers; 9 p. 100 en plus de ce qu'ils paient actuellement, c'est une somme assez considérable. Quand je suis arrivé en poste, il fallait que le tarif augmente de 21 p. 100. Parce que cette augmentation a été contestée, il m'a fallu deux ans pour l'obtenir. Je suis donc toujours en retard par rapport à mes besoins.

• 1100

I'm trying to reach an agreement. I've reached an agreement with the shipping federation about this 8.9%. I've reached an agreement with the shipping federation about this four, four, four plus cost of living. I cannot reach an agreement with the Canadian Shipowners Association. Its members use the law—and I congratulate them—they use the law to contest our tariffs. Even with the new rules at the NTA I cannot get a tariff increase through faster than one year. I'm always a year behind.

J'essaie de conclure une entente. Je suis parvenu à m'entendre avec la Fédération des armateurs de navire sur une augmentation d'environ 8,9 p. 100. Nous nous sommes également entendus sur la formule des 4 p. 100, 4 p. 100, 4 p. 100, plus rajustement en fonction de l'inflation. Je ne réussis pas à conclure une entente avec l'Association des armateurs canadiens. Les membres de cette association se servent de la loi—et je les en félicite—pour contester notre tarif. Même avec les nouvelles règles de l'ONT, il me faut encore au moins un an pour obtenir une augmentation de tarif. Je suis toujours un an en arrière.

[*Texte*]

Mr. Fontana: Mr. Marquis, I wasn't suggesting tariff increases. They are very easy; it's just like increasing taxes. The minister will tell you the bottom line is for us to become competitive, to be able to ship our goods around the world and make sure our costs are going down, not up. Why are you looking for tariff increases as opposed to creating a much more efficient operation?

Mr. Marquis: I was trying to look at a decent tariff increase to reach an agreement with all my people so it'll take only 200 days with the law... Even if the minister tells me to put through a tariff increase of 14% right away, I still have to go in front of the NTA, which will take at least a year.

Mr. Fontana: That's not the question I asked you.

Let me ask you another question with regard to the new technology that exists today. As you know, we are turning the air navigation system of our country over to the stakeholders, the users, as opposed to the pilotage authority. With respect to the new technology that exists, such as the global positioning system, do you believe technology is at the point where it can replace pilots?

Mr. Marquis: That is not possible today. By 1997 or 1998 it may be used, not to replace pilots, but to assist them and make navigation safer. We may be able to abolish double pilotage in some cases, not all, because double pilotage is a necessity after ten or eleven hours. We may be able to abolish double pilotage in the winter–time, or pilotage on big tankers or ships, but the industry is not ready for that. The industry, I'm told, will be ready in 1997 or 1998.

In my opinion, this country should never get rid of pilots. You have the same argument—

The Chairman: That's your unbiased opinion.

Mr. Marquis: No, believe me, it's unbiased. You don't have to believe me. I'm not forcing you, but you had the same arguments some years back when radar came along.

Mr. Comuzzi: Mr. Marquis, in your opening remarks you said you have won a lot of cases in your life.

Mr. Marquis: I kept a well–run business. You have to win cases.

Mr. Comuzzi: I can see why you lost very few from your presentation today. You're very competent.

Mr. Marquis: I was working on a percentage basis, so I had to win.

Mr. Comuzzi: You let me down, because when you started you said you were only going to talk for two minutes, and you went on for fourteen minutes.

[*Traduction*]

M. Fontana: Monsieur Marquis, je ne parlais pas d'augmentations de tarif. Elles sont très faciles à obtenir; c'est comme les augmentations d'impôt. Le ministre vous dira que l'essentiel pour nous est de demeurer concurrentiels, pour que nous puissions expédier nos marchandises à l'étranger et faire en sorte que nos coûts baissent, et non pas qu'ils montent. Pourquoi cherchez–vous à obtenir des augmentations de tarif au lieu de vous employer à améliorer votre efficacité?

M. Marquis: J'essayais de parvenir à une entente sur une augmentation de tarif décente pour que nous puissions nous en tenir aux 200 jours prévus dans la loi... Même si le ministre me demandait de faire approuver une augmentation de tarif de 14 p. 100 immédiatement, il me faudrait encore soumettre cette demande à l'ONT, de sorte qu'il faudrait au moins un an avant qu'une décision ne soit prise.

M. Fontana: Telle n'était pas la question que je vous ai posée.

Je vais vous en poser une autre au sujet de la nouvelle technologie qui existe de nos jours. Comme vous le savez, nous sommes en train de transférer la gestion du système de navigation aérienne de notre pays aux partenaires du secteur, aux usagers, plutôt qu'à l'administration du pilotage. En ce qui concerne la nouvelle technologie, le système de positionnement global, par exemple, croyez–vous qu'elle est suffisamment au point pour remplacer les pilotes?

M. Marquis: Ce n'est pas possible à l'heure actuelle. En 1997 ou en 1998, on l'utilisera peut–être, non pas pour remplacer les pilotes, mais pour les aider à rendre la navigation plus sécuritaire. Nous pourrons peut–être alors abolir le double pilotage dans certains cas, mais pas dans tous les cas, car le double pilotage est une nécessité après 10 ou 11 heures de navigation. Il sera peut–être possible d'abolir le double pilotage en hiver, ou sur les gros navires–citernes, mais l'industrie n'est pas encore prête pour ce genre d'innovation. À ce qu'on me dit, elle le sera en 1997 ou en 1998.

À mon avis, notre pays ne devrait jamais se débarrasser des pilotes. Vous avez le même argument...

Le président: Votre opinion est impartiale?

M. Marquis: Croyez–moi, elle est impartiale. Vous n'êtes pas obligé de me croire. Je ne vous force pas à le faire, mais on a invoqué les mêmes arguments il y a un certain nombre d'années quand le radar est apparu.

M. Comuzzi: Monsieur Marquis, dans votre déclaration préliminaire, vous avez dit que vous aviez gagné beaucoup de causes dans votre vie.

M. Marquis: Mon bureau a toujours été bien administré. Nous n'avons pas le choix de gagner ou non des causes.

M. Comuzzi: À voir votre présentation d'aujourd'hui, je vois pourquoi vous n'avez pas perdu beaucoup de causes. Vous êtes très habile.

M. Marquis: Je travaillais à pourcentage, il fallait donc que je gagne.

M. Comuzzi: Vous me décevez, car quand vous avez commencé à parler, vous avez dit que vous n'en n'aviez que pour deux minutes, et cela fait maintenant 14 minutes que vous parlez.

[*Text*]

Mr. Marquis: Sometimes I was paid by the hour.

Mr. Comuzzi: If a new system was developed that could guarantee the safety and efficiency of getting our ships and the ships from other countries up and down the St. Lawrence River, would you look at it? Would you satisfy yourself and get an independent third party, perhaps the most qualified that's available, to give an opinion that this system, because of technology, could now replace the previous system? Would you accept that? Please just say yes or no.

Mr. Marquis: I cannot answer that question by saying yes or no. I will not do it.

Mr. Comuzzi: Let me rephrase the question. If a system was developed because of new technology that was every bit as efficient, respected every aspect of safety, whether it was a general cargo or a liquid cargo, performed all of the services and perhaps enhanced the safety and efficiency, would you accept it?

Mr. Marquis: You want a yes or a no?

Mr. Comuzzi: How about a maybe?

Mr. Marquis: I haven't seen such a system and my answer is no.

Mr. Comuzzi: If there was a system, would you accept it?

Mr. Marquis: Your question is not complete. If I had a system that guaranteed me the effects of the winds and currents I'd say yes. If that system was good enough, I'd get rid of the captain, the first master, the second master, the third master and the ship also.

Mr. Comuzzi: If the system was good enough and we needed a very qualified third party to make a decision, and he said it was good enough to eliminate a certain need, would you accept it?

Mr. Marquis: You want a yes or a no again? I will not answer you because I haven't seen the system. But I'll tell you one thing, I'll never board a plane without a pilot aboard.

Mr. Comuzzi: You would have a captain on that ship too.

• 1105

Mr. Marquis: Sure, sure.

C'est sûr que j'ai un capitaine.

Mr. Comuzzi: I have just one final question. We had the Canadian Airline Pilots Association, which is responsible for basically the safety of all its passengers. They unequivocally stated that they completely endorse, without reservation, the global positioning system and the new technology they have.

[*Translation*]

M. Marquis: Parfois, j'ai été payé à l'heure.

M. Comuzzi: Si l'on mettait au point un nouveau système qui vous donnerait la garantie que nos navires et les navires des autres pays pourraient circuler sur le fleuve Saint–Laurent en toute sécurité et en toute efficacité, vous demanderiez–vous si vous devriez l'adopter? Iriez–vous jusqu'au bout et demanderiez–vous à une tierce partie indépendante, quitte à choisir la plus compétente qui soit, de vous dire si cette technologie pourrait remplacer l'ancien système? Seriez–vous prêt à le faire? Répondez simplement par un oui ou par un non.

M. Marquis: Je ne puis répondre à cette question simplement par un oui ou par un non. Je ne le ferai pas.

M. Comuzzi: Permettez–moi de reformuler ma question. Si, à l'aide de la nouvelle technologie, on réussissait à mettre au point un système qui serait en tous points aussi efficace, aussi respectueux de la sécurité dans tous ses aspects, qu'il s'agisse du transport de marchandises diverses ou du transport en vrac de marchandises liquides, qui rendrait des services en tous points équivalents à ceux que nous avons aujourd'hui, et qui apporterait peut–être même des améliorations sur le plan de la sécurité et de l'efficacité, seriez–vous prêt à l'accepter?

M. Marquis: Vous voulez un oui ou un non?

M. Comuzzi: Que diriez–vous d'un peut–être?

M. Marquis: Je ne connais pas de tels systèmes et ma réponse est non.

M. Comuzzi: S'il existait un tel système, seriez–vous prêt à l'accepter?

M. Marquis: Votre question n'est pas complète. S'il y avait un système capable de me garantir qu'on tiendrait compte des effets des vents et des courants, je dirais oui. Si ce système était à ce point excellent, je me débarrasserais du capitaine, et du premier maître, du deuxième maître, du troisième maître et du bateau aussi.

M. Comuzzi: Si le système était à ce point excellent et qu'il fallût recourir à une tierce personne très compétente pour prendre une décision, seriez–vous prêt à accepter ce système pour éliminer un certain besoin?

M. Marquis: Vous voulez encore une fois que je réponde par un oui ou par un non? Je ne vous répondrai pas, car on ne m'a pas fait la preuve qu'il existait un tel système. Mais laissez–moi vous dire une chose, je ne monterai jamais à bord d'un avion sans pilote.

M. Comuzzi: Il y aurait encore un capitaine sur le bateau.

M. Marquis: Bien sûr.

For sure I would have a captain.

M. Comuzzi: J'aurais juste une dernière question. Nous avons reçu l'Association canadienne des pilotes de lignes, qui est responsable essentiellement de la sécurité de tous les passagers. Or, les représentants de cette association nous ont affirmé sans équivoque qu'ils endossent complètement et sans réserve le système de positionnement global et la nouvelle technologie qu'ils utilisent actuellement.

[*Texte*]

Take a look at all the airplanes in the sky at one time that would rely on the satellite technology. My next question: If there are 6,000 airplanes in the sky across Canada at one time, which there usually are, and there are about 300 ships in the St. Lawrence and on the Great Lakes, does the system you use to guide your aircraft not apply to the ships? They said absolutely; there's no reason it shouldn't.

Mr. Marquis: Do you want my answer to that, sir?

Mr. Comuzzi: No, I got your answer, I think.

Mr. Marquis: Okay.

Mr. Comuzzi: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I'd be interested in your answer.

Mr. Marquis: Remember, I'm not saying that all these systems are no good, but you're going to think I'm pro–pilot. I think I was the toughest president they've ever had.

During the Gulf War, they could send missiles or whatever to hit precise targets. Why the hell did they put the pilot in the airplane?

The Chairman: Let me follow it up with a question, Mr. Marquis, just before we say thank you and let you go. What is your clients' opinion regarding the privatization of pilotage authority?

Mr. Marquis: Which client?

The Chairman: The pilots.

Mr. Marquis: I really don't know. I'm giving you my opinion.

The Chairman: You're here on behalf of the Laurentian Pilotage Authority, correct?

Mr. Marquis: That's correct.

The Chairman: And you don't know if your pilots or the authority are discussing or trying to network—

Mr. Marquis: I have three groups. I may get two and a half different opinions from these three groups. I have the *Corporation des pilotes du Bas Saint–Laurent*, I have the *Corporation des pilotes du Saint–Laurent Central*—they're going to be here this afternoon—and I have the harbour pilots.

The Chairman: Well, may I suggest then that the work of this committee, the work of the minister, the work of the Department of Transport, all looking at the marine sector to do a number of things of which your organizations are aware, is to look for some answers. We were hoping to get some of that here today because in advance of these meetings, those organizations have been told what we're up to.

I'm hoping we will in very short order get some kind of information or some kind of indication from those three groups, in particular the Laurentian Pilotage Authority, on how strongly they feel about compulsory pilotage on the St. Lawrence and what their opinion is on the privatization of those services. Would you try to get that for us?

[*Traduction*]

Songez à tous les avions qui circulent dans les airs en même temps à l'aide de la technologie par satellite. Nous leur avons posé la question suivante: si 6 000 avions peuvent circuler en même temps dans les airs au–dessus du Canada, ce qui est habituellement le cas, le système que vous utilisez pour guider vos avions ne pourrait–il pas être aussi utilisé pour les 300 navires qui circulent dans le St. Laurent et sur les Grands Lacs? Absolument, nous ont répondu les pilotes de ligne. Il n'y aucune raison pour qu'il n'en soit pas de même.

M. Marquis: Me permettez–vous de répondre à cette question moi aussi, monsieur?

M. Comuzzi: Non, j'ai déjà eu votre réponse, je pense.

M. Marquis: Très bien.

M. Comuzzi: Merci, monsieur le président.

Le président: J'aimerais bien connaître votre réponse.

M. Marquis: Prenez garde. Je ne dis pas que tous ces systèmes ne sont pas bons, mais vous allez dire que je prends le parti des pilotes. Je pense avoir été le président le plus dur qu'ils ont jamais eu.

Pendant la Guerre du Golfe, on a réussi à envoyer des missiles ou d'autres engins sur des cibles très précises. Pourquoi diable a–t–on mis des pilotes dans les avions?

Le président: Laissez–moi vous poser une dernière question, monsieur Marquis, avant de vous remercier et de vous laisser partir. Que pensent vos clients de la privatisation des administrations de pilotage?

M. Marquis: Quels clients?

Le président: Les pilotes.

M. Marquis: Je ne le sais vraiment pas. Je vais vous dire ce que j'en pense.

Le président: Vous êtes ici au nom de l'administration de pilotage des Laurentides, n'est–ce pas?

M. Marquis: C'est exact.

Le président: Et vous ne savez pas si vos pilotes ou l'administration discutent de la possibilité de se constituer en réseaux. . .

M. Marquis: Je représente trois groupes. Il se peut que ces trois groupes ne soient pas tout à fait tous de la même opinion. Je représente la Corporation des pilotes du Bas Saint–Laurent, la Corporation des pilotes du Saint–Laurent Central—que vous entendrez ici cet après–midi—et les pilotes du port.

Le président: Ai–je tort de croire que le travail de notre comité, celui du ministre, celui du ministère des Transports, toute cette étude sur le secteur maritime qui a pour but d'examiner un certain nombre d'options au sujet desquels les organismes que vous représentez sont au courant, que tous ces efforts visent à obtenir des réponses? Nous espérions en obtenir quelques–unes ici aujourd'hui, car, en prévision de ces séances, on a dit à ces organismes ce que nous allions faire.

J'espère bien que d'ici très peu de temps nous allons pouvoir recueillir des opinions ou du moins quelques indications sur ce que pensent ces groupes, en particulier l'administration de pilotage des Laurentides, pour savoir dans quelle mesure ils sont convaincus de la nécessité d'obliger les navires à transférer le commandement de leurs bâtiments à nos pilotes sur le St–Laurent et pour savoir ce qu'ils pensent de la privatisation de ces services. Pourriez–vous nous aider à obtenir ce genre de réponse?

[*Text*]

Mr. Marquis: I think I touched the subject

dans les dernières pages de mon mémoire.

I have nothing against privatization. I'm only saying that if you have privatization, you will always need an authority on top of it.

The Chairman: Yes, but that authority could be a private enterprise, regulated.

Mr. Marquis: Private enterprise regulated to me is an authority, sir.

The Chairman: Okay, well, we're starting to split hairs.

Mr. Marquis, thank you very much for coming forward today. We appreciate your participation.

Mr. Marquis: I thank you.

The Chairman: Thank you, sir.

We have one last witness. Because Captain Fidèle Tremblay has regretfully declined to appear before us, that leaves us with the Port Corporation of Montreal.

We welcome the representatives of the Port Corporation to come to the table and identify themselves, please.

• 1110

Mr. Comuzzi: Can we have a five–minute break?

The Chairman: I'd rather not, gentlemen. We're running about fifteen minutes late. Mr. Comuzzi will have to take his break on his own, unless there was someone you were waiting for.

Mr. André Gingras (Chairman of the Board, Port Corporation of Montreal): No, no.

The Chairman: We'll be breaking at noon anyway. You can excuse yourself. Okay.

M. Gingras: Monsieur le président, distingués membres du Comité, nous vous remercions de nous avoir invités à participer à ces audiences et à vous présenter un exposé.

Je m'appelle André Gingras et je suis président du conseil d'administration de la Société du Port de Montréal. Notre président–directeur général, M. Dominic Taddeo, va également prendre part à cette présentation. Nous sommes accompagnés de quelques cadres de notre entreprise qui pourraient être appelés à intervenir.

Sans autre préambule, nous allons tout de suite attaquer notre exposé sur le Port de Montréal.

La Société du Port de Montréal a été constituée en société portuaire le 1er juillet 1983. Nous croyons utile de rappeler que notre mandat consiste essentiellement à faciliter le commerce intérieur et international et à contribuer ainsi à la réalisation des objectifs socio–économiques de la collectivité, sur les plans local, régional et national.

En plus de faciliter les exportations et l'approvisionnement de nos industries et de nos commerces en matières et produits de toutes sortes, l'activité au Port de Montréal fournit quelque 14 000 emplois directs et induits et ses retombées économiques sont de l'ordre de 1,2 milliard de dollars par année pour la région de Montréal, le Québec et le pays tout entier.

[*Translation*]

M. Marquis: Je pense que j'ai abordé le sujet

in the closing pages of my brief.

Je n'ai rien contre la privatisation. Je dis simplement que si ce service est privatisé, il va toujours falloir quelqu'un pour en assurer le contrôle.

Le président: Oui, ce contrôle pourrait être exercé par une entreprise privée, réglementée.

M. Marquis: À mon sens, une entreprise privée réglementée est une régie administrative, monsieur.

Le président: Très bien, nous commençons à couper les cheveux en quatre.

Monsieur Marquis, nous vous remercions beaucoup de votre présence aujourd'hui. Nous avons trouvé votre participation très intéressante.

M. Marquis: Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur.

Nous avons un dernier témoin. Étant donné que le capitaine Fidèle Tremblay a malheureusement décliné notre invitation à comparaître devant nous, nous passons maintenant la parole aux représentants de la Corporation du Port de Montréal.

Nous invitons les représentants de cet organisme à se présenter à la table et à s'identifier.

M. Comuzzi: Est–ce qu'on peut s'arrêter cinq minutes?

Le président: J'aimerais mieux pas, messieurs. Nous accusons 15 minutes de retard. Monsieur Comuzzi devra s'arrêter à un autre moment, à moins que vous n'attendiez quelqu'un.

M. André Gingras (président du conseil d'administration, Société du port de Montréal): Non, non.

Le président: Nous allons nous arrêter à midi de toute façon. Vous pouvez vous excuser. Bon.

Mr. Gingras: Mr. Chairman, honourable members of the Committee, we would like to thank you for inviting us to take part in these hearings and give a presentation.

My name is André Gingras and I am the chairman of the board of the Port Corporation of Montreal. Our chief executive officer, Mr. Dominic Taddeo, will also take part in this presentation, and there are executives here from our enterprise who could be called on to speak.

Without further ado, we will go straight into our presentation on the Port of Montreal.

The Port Corporation of Montreal was incorporated in July 1983. We think it useful to mention that our mandate is mostly to facilitate domestic and international trade and thus to contribute to meeting the socio–economic objectives of the community, locally, regionally and nationally.

Besides facilitating exports and supplying our industries and businesses with all sorts of materials and products, the activity at the Port of Montreal also means some 14,000 direct and indirect jobs and it has an economic impact of $1.2 billion per year for the Montreal area, Quebec and the country as a whole.

[*Texte*]

Dans le cadre de son mandat, la société portuaire s'est donné pour mission de fournir des installations et des services portuaires propres à satisfaire les besoins d'une clientèle de lignes maritimes, d'arrimeurs et de chargeurs, et à stimuler l'activité sur les quais en prenant les moyens pour accroître et faire valoir les avantages du Port de Montréal.

Le statut de société portuaire locale confère à notre entreprise les pouvoirs nécessaires pour assumer ses responsabilités dans des domaines tels que la tarification, le marketing et la promotion, les appels d'offres et l'attribution de contrats, la gestion des ressources humaines et des biens.

Les sept membres du conseil d'administration de la Société du Port de Montréal ont une longue expérience des affaires ou de l'administration publique. Tous résident à Montréal ou dans sa banlieue, et tous ont une connaissance profonde de la réalité montréalaise. Ce conseil, comme les autres qui l'ont précédé, est on ne peut plus montréalais, si nous pouvons nous exprimer ainsi.

Vous trouverez, à la fin de notre mémoire, la composition de notre conseil d'administration actuel et un tableau donnant un échantillonnage des gens d'affaires qui ont été membres des diverses administrations portuaires de Montréal depuis 1958.

J'invite maintenant M. Dominic Taddeo à poursuivre la présentation.

The Chairman: Thank you, Mr. Gingras. Mr. Taddeo.

M. Dominic Taddeo (président–directeur général, Société du Port de Montréal): Merci, monsieur Gingras. Monsieur le président, madame, distingués membres du Comité, afin de vous donner un éclairage assez complet sur le Port de Montréal sans pour autant abuser de votre temps, nous avons joint à cet exposé un document intitulé: *Port de Montréal—Tour d'horizon, Port of Montreal—A Profile*. Ce document fournit une mine de renseignements ainsi que des statistiques et des données financières à l'appui de ce que nous affirmons.

Dans ce tour d'horizon, nous traitons aussi de nos efforts de marketing, des mesures que nous avons prises pour stimuler l'activité portuaire et de la situation concurrentielle.

• 1115

Le Port de Montréal est compétitif; les perspectives d'avenir sont bonnes. Mais il faudra continuer à améliorer tout ce système que constitue le Port de Montréal pour faire face à une vive concurrence.

L'an dernier, le trafic total des marchandises manutentionnées au port a augmenté de 21,7 p. 100 pour s'établir à 20,1 millions de tonnes. À l'exception des céréales, les vracs ont fortement été stimulés par la reprise économique. Il faut savoir que les vracs servent surtout à approvisionner notre économie et qu'ils ont donc fortement tendance à suivre les fluctuations de notre économie. Les principaux facteurs qui influent sur ce trafic sont indépendants de notre volonté.

Par ailleurs, un trafic record de 8 millions de tonnes de marchandises diverses a transité par le port l'an dernier. Les marchandises diverses représentent aujourd'hui 40 p. 100 de toutes les marchandises qui passent par nos quais. Elles représentent aussi le secteur de l'activité portuaire qui fait le plus appel à la main-d'oeuvre et qui génère le plus de retombées économiques.

[*Traduction*]

Given its mandate, the Corporation's mission is to supply proper port services and installations so as to meet the needs of our clientele of shipping lines, stevedores and shippers, and stimulate activity on the docks by improving and enhancing the Port of Montreal.

Local port corporation status gives us the necessary authority to shoulder our responsibilities in areas such as the setting of rates, marketing and promotion, calls for tender and the awarding of contracts, managing human resources and assets.

The seven members of the board of directors of the Port Corporation of Montreal have lengthy experience in business or public administration. They all live in Montreal or its environs, and they all know Montreal's situation very well. This board, as well as the others that preceded it, is as Montreal as can be, if I may put it that way.

At the end of brief, you will find the list of our present board of directors and a chart with a sampling of the business people who have been members of the different port authorities of Montreal since 1958.

I will now ask Mr. Dominic Taddeo to continue the presentation.

Le président: Merci, monsieur Gingras. Monsieur Taddeo.

Mr. Dominic Taddeo (Chief Executive Office, Port Corporation of Montreal): Thank you, Mr. Gingras. Mr. Chairman, madam, honourable members of the Committee, in order to give you as thorough an idea as possible on the Port of Montreal without wasting your time, we have annexed to this brief a document titled: *Port de Montréal—Tour d'horizon, Port of Montreal—A Profile*. This paper contains all sorts of information, including statistics and financial data, to back what we say.

In this profile, we also discuss our marketing efforts, the measures taken to stimulate port activity and the competition situation.

The Port of Montreal is competitive; its future looks good. But we will have to continue to improve the system that is the Port of Montreal in order to cope with strong competition.

Last year, the total traffic in merchandise handled at the Port increased by 21.7%, to 20.1 million tonnes. With the exception of grains, wholesale was greatly stimulated by the economic recovery. Wholesale mostly helps to supply our economy and is therefore likely to follow the ups and downs of our economy. We have no influence over the main factors affecting traffic.

Moreover, record traffic of 8 million tonnes of miscellaneous merchandise went through the Port last year. Miscellaneous merchandise today makes up 40% of all merchandise passing across our docks. It is also the sector of port activity that most calls for manpower and has the most economic impact.

[*Text*]

Près de 90 p. 100 de nos marchandises diverses sont transportées dans des conteneurs, et c'est sur le marché des conteneurs que s'exerce en très grande partie la concurrence entre les ports.

Or, le Port de Montréal affiche pour l'année 1994 un trafic record de 17,1 millions de tonnes, en hausse de 18,9 p. 100. Le bond est spectaculaire et c'est un gain net, car notre trafic conteneurs avait réussi à traverser la récession sans subir aucun recul.

Certes, la reprise économique a contribué à propulser le trafic conteneurs vers un nouveau sommet l'an dernier. Mais il y a plus que cela; il y a aussi que le Port de Montréal a réussi à augmenter sa part de marché.

Les marchés américain et canadien comptent chacun pour la moitié de notre trafic conteneurs. Notre port n'est pas seulement celui de Montréal, mais aussi celui de Toronto, Windsor, Detroit, Chicago, etc.

Les résultats obtenus ne nous font pas oublier que la partie ne sera jamais gagnée; la concurrence est aux aguets. Nous devons poursuivre nos efforts pour réduire les coûts et offrir des services fiables, rapides et efficaces.

Cela m'amène à vous parler particulièrement de la gestion de la société portuaire et des efforts que nous avons effectués pour contribuer à la compétitivité de tout le Port de Montréal. Nous y avons contribué surtout en améliorant nos installations avec nos bénéfices et nos fonds autogénérés et en réduisant nos coûts pour offrir des tarifs très concurrentiels à nos clients.

Du 1er janvier 1984 au 31 décembre 1994, la Société du Port de Montréal a réalisé des bénéfices nets de 139,1 millions de dollars, comprenant 47,7 millions de dollars de bénéfices d'exploitation, 75 millions de dollars de revenus de placement et 16,4 millions de dollars résultant de la vente d'actifs. Les fonds autogénérés pour cette même période ont totalisé 246,3 millions de dollars. Il est donc très clair que les profits générés à Montréal sont bel et bien réinvestis dans le Port de Montréal, à Montréal.

Grâce à ces bénéfices et à ces fonds autogénérés, la société portuaire a investi pendant la même période 168,2 millions de dollars dans l'amélioration, le réaménagement et l'agrandissement de ses installations. La plus grande partie du gâteau est allée aux terminaux à conteneurs et au réseau ferroviaire.

De 1986 à 1994, la Société du Port de Montréal a versé au Trésor du Canada 106,5 millions de dollars sous forme de contributions spéciales et de dividendes. Cela dit, il faut aussi reconnaître que le gouvernement du Canada a radié des dettes et des intérêts courus totalisant 231 millions de dollars. En effet, en 1987, le gouvernement avait approuvé le transfert de cette somme au capital d'apport de la société portuaire.

• 1120

La société portuaire ne saurait être un fardeau pour les contribuables et elle doit s'assurer d'obtenir les bénéfices et les fonds autogénérés nécessaires pour financer elle–même la réalisation de ses projets immédiats et futurs.

Ces bénéfices, nous devons les obtenir sans manquer à aucune de nos obligations, y compris celle d'offrir des tarifs très concurrentiels. Vous comprendrez alors pourquoi, comme bien des entreprises, nous avons fait de la compression des dépenses l'une de nos grandes priorités.

[*Translation*]

Approximately 90% of our different types of merchandise are transported in containers, and it's in the container market that there is the most competition between ports.

In 1994, the Port of Montreal had record traffic of 17.1 tonnes, up by 18.9%. It was a spectacular jump and a net gain, because our container traffic got through the recession without any setbacks.

Of course, the economic recovery helped to propel container traffic to a new high last year. But there was more to it than that; there was also the fact that the Port of Montreal managed to increase its market share.

American and Canadian markets each account for half of our container traffic. Our Port is not only the one in Montreal, but also those in Toronto, Windsor, Detroit, Chicago, etc.

Our results have not made us forget that the game will never be won; the competition is always lurking. We must continue to try to reduce costs and provide reliable, quick and efficient services.

This brings me to the matter of Port Corporation management and the efforts we've made to increase the competitiveness of the Port of Montreal as a whole. We have mostly contributed by improving our installations with our profits and our cash flow and by reducing costs so as to provide very competitive rates for our clients.

From January 1, 1984, to December 31, 1994, the Port Corporation of Montreal made a net profit of $139.1 million, including $47.7 million in operating profits, $75 million in investment income and $16.4 million from asset sales. The cash flow for that same period amounted to $246.3 million. It is therefore quite clear that profits generated in Montreal are reinvested in the Port of Montreal, in Montreal.

Thanks to the profits and cash flow, the Port Corporation invested over the same period $168.2 million in the improvement, reorganization and enlargement of its installations. The biggest slice of the pie went to the container terminals and the railway network.

From 1986 to 1994, the Port Corporation of Montreal paid Canada's treasury $106.5 million in the form of special tax levies and dividends. However, we also recognize that the government of Canada erased debts and interest incurred, to the tune of $231 million. In 1987, the government approved the transfer of this amount to the Port Corporation's contributed capital.

The Port Corporation cannot be a burden on the taxpayer, and it must make sure it obtains the profits and self–generated funds needed for it to fund its immediate and future projects itself.

We must earn these profits and at the same time meet all our responsibilities, including the responsibility of offering very competitive rates. So you'll understand why we made expenditure reduction one of our top priorities, as so many companies have.

[*Texte*]

Ainsi, de 1986 à 1994 inclusivement, nos frais d'exploitation et d'administration sont restés figés à environ 51 millions de dollars, alors que l'indice des prix à la consommation pour cette période a excédé 30 p. 100 au Canada. Sans une forte augmentation des octrois tenant lieu de taxes municipales, nos frais d'exploitation et d'administration seraient même moindres qu'ils ne l'étaient en 1986.

Pour arriver à comprimer autant nos dépenses, nous avons amélioré la gestion à tous les niveaux et nous avons dû intensifier nos efforts de rationalisation. Notre entreprise, qui comptait 665 employés à la fin de l'année 1986, n'en compte plus que 343. Les salaires de nos cadres et employés non syndiqués sont gelés depuis 1992 et ceux de nos employés syndiqués le sont depuis deux ans, conformément à la convention collective qui vient d'expirer. Grâce à un contrôle rigoureux de nos dépenses, nous avons pu geler tous nos tarifs pour une troisième année d'affilée en 1995. Nous avons aussi bonifié notre programme de stimulation du trafic conteneurs lancé en 1986, bien avant la récession.

Avec le gel de nos tarifs et les primes incitatives offertes aux transporteurs maritimes, nos droits de quai sur les marchandises en conteneurs reviennent cette année en moyenne à 1,90 $ la tonne, comparativement à 2,25 $ la tonne en 1985. Depuis 1986, nous avons remis 38,3 millions de dollars en primes incitatives aux transporteurs maritimes. Nous avons voulu donner le ton, assumer véritablement un rôle de leader, de rassembleur sur la place portuaire.

Le temps ne nous permet pas de passer en revue toutes les mesures que nous avons prises pour stimuler l'activité, de concert avec les autres intervenants. Qu'il suffise de rappeler les gestes les plus récents.

En plus de reconduire le gel de nos tarifs et de bonifier notre programme visant à stimuler le trafic conteneurs, nous sommes plus présents que jamais sur les marchés pour mieux les jauger et y faire valoir les avantages du Port de Montréal. Nous avons intensifié nos efforts de mise en marché, de promotion, de publicité et de communication.

Dans un autre ordre d'idées, j'aimerais souligner que les liens sont plus serrés que jamais entre les divers intervenants sur la place portuaire. Chacun, aujourd'hui, a une meilleure compréhension des enjeux et l'action est plus concertée. Nos efforts de sensibilisation et de concertation s'étendent aussi aux groupes socio–économiques, tels la Chambre de commerce du Montréal métropolitain et son comité des transports, la Chambre de commerce maritime, le comité Pro–Est, la Chambre de commerce de l'est du grand Montréal et la SODES. Nous vous rappelons aussi que nous avons été très actifs au sein de la Table de concertation sur l'industrie maritime de Montréal.

Nous sommes conscients que tous les intervenants de l'activité portuaire devront poursuivre inlassablement leurs efforts pour rendre encore plus concurrentiel tout ce système que constitue le Port de Montréal. Nous avons confiance en nos moyens et nous sommes persuadés que ce port a un bel avenir devant lui.

Selon nos prévisions pour la période de 1995 à 1999, le trafic total des marchandises transitant par nos quais va continuer à augmenter et le trafic conteneurs va poursuivre son ascension vers de nouveaux sommets. En 1999, le trafic total

[*Traduction*]

For example, between 1986 and 1994 inclusively, our operating and administrative costs have remained level at about $51 million, whereas the consumer price index rose by more than 30% in Canada during the same time. If it weren't for a sharp increase in grants in lieu of municipal taxes, our operating and administrative costs would be even lower than what they were in 1986.

In order to reduce our expenditures to such an extent, we have improved the management at all levels, and we have stepped up our efforts to streamline operations. At the end of 1986, our organization had 665 employees; now it only has 343 employees. The salaries of our managers and non–unionized employees have been frozen since 1992, and our unionized employees' wages have been frozen for two years, in accordance with the collective agreement that just expired. Thanks to tight expenditure control, in 1995 we've been able to freeze all our rates for a third consecutive year. We have also enhanced our incentives container traffic program, which was launched in 1986, well before the recession.

Thanks to our rates being frozen and the incentives offered to ocean carriers, this year our wharf charges for containerized cargo have averaged $1.90 a tonne, as compared with $2.25 a tonne in 1985. Since 1986, we have paid out $38.3 million in incentives to ocean carriers. We wanted to set the tone and truly take on a leadership role, bring people together within the ports system.

Time constraints do not allow us to review all the measures we've taken to stimulate activity, in collaboration with the other stakeholders. I would just like to mention some of our most recent efforts.

In addition to extending the freeze on our rates and enhancing our program to encourage container traffic, we have been more present than ever on the markets so that we can assess them better and tell people about the advantages of the Port of Montreal. We have stepped up our marketing, promotion, advertising and communications campaigns.

In another connection, I'd like to stress that the links among the various stakeholders in the port system are stronger than ever. Everyone now has a better understanding of the issues at stake, and everyone is working together more. Our educational and cooperative efforts also extend to socio–economic groups such as the Chamber of Commerce of Metropolitan Montreal and its transportation committee, the Chamber of Maritime Commerce, the Comité Pro–Est, the Chambre de Commerce de l'est du Grand Montréal, and the SODES. We would also like to remind you that we've been very active within the Table de concertation sur l'industrie maritime de Montréal.

We realize that all players within the port system will have to continue their efforts tirelessly to make the entire Port of Montreal system even more competitive. We are confident that we can do so, and we are sure that the future of this port is a bright one.

According to our forecast for the years 1995 to 1999, the total volume of cargo shipped from our docks will continue to rise, and container traffic will continue to climb to new heights. By 1999, total traffic should reach 22.3 million tonnes, and

[*Text*]

devrait atteindre 22,3 millions de tonnes et le trafic conteneurs, 8,2 millions de tonnes. Vous trouverez dans le tour d'horizon, à la page 39 de la version française et à la page 38 de la version anglaise, nos prévisions complètes.

[*Translation*]

containerized is expected to reach 8.2 million tonnes. Our complete forecasts are found in the "Profile", on page 39 in the French version and on page 38 in the English version.

• 1125

Avec les trafics et les revenus anticipés, la société portuaire aurait toute l'autosuffisance financière nécessaire pour continuer à améliorer et agrandir ses installations. Bien sûr, il nous faudra continuer à exercer un contrôle rigoureux de nos frais d'exploitation et d'administration.

With the anticipated revenues and traffic, the Port Corporation would be financially self–sufficient enough to continue improving and expanding its facilities. Of course, we will have to continue keeping a tight control on our operating and administrative costs.

Pour la période de 1995 à 1999, nos prévisions de dépenses en immobilisations s'élèvent à environ 109 millions de dollars. Nous avons déjà prévu d'investir plus de 60 millions de dollars au–delà de cette période.

For 1995–1999, our estimated capital expenditures total roughly $109 million. We have already planned to invest more than $60 million beyond that period.

Nous ne sommes pas seuls pour bâtir l'avenir. Nos partenaires de l'entreprise privée se sont aussi engagés à le faire. Plusieurs transporteurs maritimes ont posé récemment des gestes de nature à rendre le Port de Montréal encore plus attrayant. Ils ont amélioré leurs services en réduisant les temps de transit, en augmentant la fréquence des départs des navires et en ajoutant des ports d'escale outre–mer.

We are not the only ones building for the future. Our private sector partners have also made a commitment to do so. Several ocean carriers recently took measures to make the Port of Montreal even more attractive. They improved their services by reducing transit times, increasing the frequency of vessel departures and adding more overseas ports of call.

Certaines de nos lignes, actives dans le transport des conteneurs et des vracs, ont commandé de nouveaux navires de plus forte capacité. D'autres ont affrété des bâtiments plus gros et plus récents. Les transporteurs terrestres ont aussi amélioré leurs services et les arrimeurs continuent d'investir dans leurs engins de manutentation.

Some of our carriers, active in the transportation of containerized goods and bulk goods, have ordered new and larger ships. Others have chartered larger and newer vessels. Surface carriers have also improved their services, and the stevedores continue to invest in handling equipment.

À la société portuaire, nous sommes bien déterminés à faire preuve de leadership pour relever les défis et nous sommes confiants de pouvoir compter sur l'étroite collaboration de l'entreprise privée et des gouvernements.

We at the Port Corporation are determined to show leadership in taking on challenges, and we are confident that we can count on close cooperation with the private sector and with government.

Quand vous nous avez invités à vous rencontrer et à vous présenter un exposé, vous nous avez aussi invités à vous faire part de nos commentaires sur divers sujets fort pertinents et à vous soumettre des suggestions et des recommandations. Voici donc ces commentaires et recommandations:

When you asked us to meet with you and to make a presentation, you also asked us for our comments on various highly relevant topics and to provide suggestions and recommendations. So here are our comments and recommendations:

Garde côtière: Recouvrement des coûts: Au sujet du recouvrement des coûts pour le service des brise–glaces, le dragage, les aides à la navigation et autres, nous partageons l'opinion d'un grand nombre d'intervenants sur les points suivants:

Coast Guard. Cost recovery: with respect to cost recovery for ice–breaking, dredging, navigational aides and other services, we share the opinion of a great many stakeholders on the following points:

– La Garde côtière canadienne devrait offrir ses services au meilleur coût possible;

– the Canadian Coast Guard should provide its services at the best possible cost;

– Elle devrait consulter sa clientèle dans sa démarche de recouvrement des coûts; et

– it should consult its clients about its approach to cost recovery; and

– Elle devrait recouvrer ses coûts de façon équitable et sans discrimination.

– it should recover its costs fairly and impartially.

Nous sommes également d'avis que tout l'effort de recouvrement devrait tenir compte de la réalité nord–américaine et de la compétitivité des réseaux de transport canadiens.

We also believe that all efforts to recover costs should be made bearing in mind North American realities and the competitiveness of the Canadian transportation systems.

Dans une perspective plus large, nous croyons que tout effort de recouvrement des coûts de la part du gouvernement fédéral devrait toucher tous les modes de transport et non seulement le secteur maritime.

From a broader viewpoint, we believe that cost recovery efforts by the federal government should be directed at all modes of transportation, not just water transport.

[*Texte*]

Transport ferroviaire: Le Port de Montréal ne peut absolument pas se passer d'un service ferroviaire efficace et économique pour rejoindre les marchés de l'Ontario et du Midwest américain avec ses conteneurs.

Bon an, mal an, six conteneurs sur dix quittant ou atteignant nos quais sont transportés par chemin de fer. Pour le marché du Midwest, le transport ferroviaire constitue 45 p. 100 du coût total de transport porte à porte d'un conteneur de 20 pieds.

Cela dit, vous comprendrez tout l'intérêt que nous portons à la restructuration du transport ferroviaire qui fait face à de dures réalités:

– Les recetttes diminuent;

– La part de marchés diminue;

– Le réseau n'est utilisé qu'à 50 p. 100;

– Les coûts d'exploitation sont de 22 p. 100 supérieurs à ceux des compétiteurs américains, et j'en passe.

Nous sommes en faveur d'un partage des infrastructures par les deux compagnies de chemin de fer, afin de réduire les coûts d'exploitation tout en maintenant une saine concurrence.

Nous croyons que les chemins de fer canadiens doivent pouvoir concurrencer sur un pied d'égalité avec leurs concurrents américains ainsi qu'avec les transporteurs routiers. À cette fin, la coopération de tous les paliers de gouvernement est nécessaire pour créer un encadrement législatif, fiscal et réglementaire qui donne à nos chemins de fer plus de souplesse pour atteindre une plus grande efficacité et rentabilité.

Passons maintenant à la question du pilotage. Nous sommes d'accord sur l'emploi de pilotes expérimentés sur le Saint–Laurent. Nous croyons cependant que le service doit être fourni de façon rentable et que le système doit devenir plus souple pour les utilisateurs.

Afin d'aider l'Administration de pilotage des Laurentides à rencontrer ses critères d'autosuffisance financière, nous jugeons approprié d'alléger son processus administratif, notamment la démarche pour obtenir une révision de ses tarifs.

Voie maritime du Saint–Laurent: Notre trafic moyen annuel avec les ports des Grands Lacs s'élève à 2 millions de tonnes pour la période de 1990 à 1994. En 1994, il s'est établi à 2,2 millions de tonnes, représentant 11 p. 100 de notre trafic total, qui lui, comme vous le savez, s'est élevé à 21,1 millions de tonnes.

• 1130

Le trafic avec les ports des Grands Lacs se compose presque exclusivement de marchandises en vrac, de céréales, de charbon, de sel et de produits pétroliers. L'an dernier, ce trafic était constitué à 50 p. 100 de céréales.

La Voie maritime du Saint–Laurent revêt une grande importance pour certains transporteurs maritimes, pour l'industrie canadienne de l'acier et pour les mines de fer du Nord québécois.

Nous croyons que la Voie maritime du Saint–Laurent devrait s'autosuffire financièrement comme c'est le cas pour le Port de Montréal. Elle devra couvrir ses frais d'exploitation et ses dépenses en immobilisations.

[*Traduction*]

Railway Transportation. The Port of Montreal absolutely can't do without efficient, economical railway service to ship its containers to markets in Ontario and the American midwest.

On average, six out of every ten containers that leave our docks or reach our docks are shipped by rail. For the American midwestern market, rail transportation represents 45% of the total cost of door to door transportation for a 20–foot container.

This having been said, you'll understand why we take an interest in the restructuring of the rail transportation sector, which is facing some harsh realities:

– revenues are down;

– market share is down;

– the network is used at only 50% capacity;

– operating costs are 22% higher than our American competitors; and the list goes on.

We think the two railway companies should share infrastructures in order to reduce operating costs and at the same time maintain healthy competition.

We believe that Canadian railways must be able to compete on a level playing field with their American competitors as well as with road carriers. To this end, all levels of government must cooperate so as to create a legislative, fiscal and regulatory framework that would allow our railways more flexibility so that they could achieve greater efficiency and profitability.

Now let's look at the issue of pilotage. We agree that experienced pilots should be used on the St. Lawrence River. However, we believe that this service must be provided in a viable way and that the system must become more flexible for users.

In order to help the Laurentian Pilotage Authority become financially self–sufficient, we think it would be appropriate to streamline its administrative processes, particularly the procedure to obtain a review of its tariffs.

St. Lawrence Seaway. For the 1990–1994 period, our average annual traffic with ports on the Great Lakes totalled 2 million tonnes. In 1994, it reached 2.2 million tonnes, representing 11% of our total traffic, which as you know, totalled 21.1 million tonnes.

Our traffic with the Great Lakes ports is nearly exclusively made up of both cargo, grain, coal, salt and petroleum products. Last year, grain represented 50% of this traffic.

The St. Lawrence Seaway is extremely important for some ocean carriers, for the Canadian steel industry and for the iron mines in northern Quebec.

We believe that the St. Lawrence Seaway should be financially self–sufficient, as is the Port of Montreal. It should be able to cover its operating costs and its capital expenditures.

[*Text*]

Les havres et ports publics n'ont pas à être financièrement autosuffisants, mais ils ne versent aucun octroi tenant lieu de taxe municipale. Ceci leur permet de charger des tarifs inférieurs aux nôtres. Afin d'assurer un traitement équitable aux différents ports sous juridiction fédérale, nous recommandons que les havres et ports publics soient assujettis à des critères d'autosuffisance financière, tant au chapitre des dépenses d'exploitation qu'à celui des dépenses en immobilisations, et paient eux–mêmes les octrois tenant lieu de taxes municipales applicables dans leur localité.

Les octrois tenant lieu de taxes versés par la Société du Port de Montréal ont sensiblement augmenté en 1994. Ils sont passés de 4,8 millions de dollars en 1993, à 6,8 millions de dollars. En 1994, ces dépenses représentaient 13 p. 100 de nos frais d'exploitation et d'administration, qui se sont établis à 51 millions de dollars.

Sans questionner le principe de verser de tels octrois tenant lieu de taxes municipales, nous soumettons respectueusement que la facture est élevée compte tenu du fait que la Société du Port de Montréal doit entre autres assurer l'entretien de son propre réseau routier et assurer son propre service policier. De plus, nos locataires ont quant à eux versé 6,8 millions de dollars en taxes foncières, municipales et scolaires en 1994.

Relations de travail entre l'Association des employeurs maritimes et les syndicats des débardeurs et des vérificateurs: La paix industrielle est vitale à l'essor de notre système portuaire. Or, l'Association des employeurs maritimes et les syndicats des débardeurs et des vérificateurs n'ont pas réussi à s'entendre sur le renouvellement de leur convention collective échue en décembre 1992. Cette situation crée une incertitude sur le marché, et elle nous inquiète à juste titre. Il faut tout faire pour éviter un arrêt de travail afin de protéger les emplois, les revenus, les retombées économiques de notre part et la position enviable du port sur le marché.

Nous pressons les parties patronales et syndicales de s'entendre le plus rapidement possible et, ce faisant, de ne rien céder à la concurrence.

Je vous remercie. Je cède maintenant la parole à M. Gingras.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Taddeo.

Mr. Gingras, in the hope of saving some time I wonder if we could skip over the part of your brief that deals with the corporation's existing legal structure and go right to page 29 and your corporation's recommendations.

Mr. Gingras: I'll start at the top of page 29, okay?

The Chairman: Thank you very much, sir.

M. Gingras: La Loi sur la gestion des finances publiques s'applique à l'ensemble des sociétés d'État, et elle régit notamment la gestion et le contrôle financier des sociétés. En effet, elle traite du processus d'approbation des budgets d'immobilisation, des plans d'entreprises, des vérificateurs de l'examen spécial, etc.

C'est la Partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques relative aux sociétés d'État qui s'applique à la Société du Port de Montréal. Cette dernière apparaît à la Partie II de l'Annexe 3 de cette même loi. D'après cette loi, la Société du Port de Montréal a l'entière responsabilité de son budget d'exploitation.

[*Translation*]

Public ports and harbours don't have to be financially self–sufficient, but they don't pay any grants in lieu of municipal taxes. This enables them to charge rates lower than ours. To ensure that various ports under federal jurisdiction are treated fairly, we recommend that financial self–sufficiency criteria apply to public ports and harbours, both in operating expenses and in capital expenses, and that these ports and harbours pay their own grants in lieu of the municipal taxes that apply in their area.

In 1994, the grants in lieu of taxes paid by the Montreal Port Corporation rose appreciably. They went from $4.8 million in 1993 to $6.8 million. In 1994, these expenditures represented 13% of our operating and administrative costs, which were $51 million.

Without questioning the principle of paying such grants in lieu of municipal taxes, we respectfully submit that the bill is high given the fact that the Montreal Port Corporation has to maintain its own network of roads and provide its own policing services. Furthermore, our tenants paid $6.8 million in property taxes and school taxes in 1994.

Labour relations between the Maritime Employers Association and the Longshoremen's and Checkers' Unions. It is essential to have peace in the industry if our port system is to prosper. Yet the Maritime Employers Association and the Longshoremen's and Checkers' Unions have not been able to come to an agreement on renewing their collective agreement, which expired in December 1992. This situation has created uncertainty on the market, and we are quite right to be concerned about it. All efforts must be made to avoid a work stoppage so as to protect the jobs, revenues and economic spinoffs of our port and its enviable position in the market.

We urge management and labour to come to an agreement as quickly as possible, so that the competition does not gain anything from the situation.

Thank you. Now I yield the floor to Mr. Gingras.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Taddeo.

Monsieur Gingras, pour gagner un peu de temps, j'aimerais vous demander de sauter la partie de votre mémoire qui traite de la structure juridique actuelle de la société et de passer directement à la page 29 ainsi qu'aux recommandations de votre société.

M. Gingras: Je commence en haut de la page 29, d'accord?

Le président: Merci beaucoup, monsieur.

Mr. Gingras: The Financial Admnistration Act appplies to all Crown corporations, and it specifically governs their financial control and management. It covers the approval process for capital budgets, corporate plans, special examination auditors and so on.

It's Part X of the Financial Administration Act, the part having to do with Crown corporations, that applies to the Montreal Port Corporation. It is listed in part II of Appendix 3 to the Act. According to this Act, the Montreal Port Corporation has complete responsibility for its operating budget.

[*Texte*]

Par ailleurs, la Loi sur la gestion des finances publiques prévoit que nous devons transmettre notre budget d'immobilisations et notre plan d'entreprise directement au bureau du ministre des Transports afin qu'il en recommande l'approbation au Conseil du Trésor ou au gouverneur en conseil. Actuellement, nous transmettons notre budget d'immobilisations et notre plan d'entreprise à la Société canadienne des ports, qui les examine et les soumet à son conseil d'administration pour ensuite faire des recommandations au ministère des Transports, qui les fait suivre selon le processus déjà décrit.

Cette procédure est suivie depuis qu'un ancien ministre des Transports, à savoir l'honorable Lloyd Axworthy, qui adressait le 6 juillet 1984 à M. Glenn W. McPherson, qui était alors président du conseil d'administration de la Société canadienne des ports, une lettre dans laquelle il disait, et je cite:

> The fact that this act has conveyed to your corporation the right to give directions to local port corporations for the purpose of achieving the objective of the National Ports Policy leads me to conclude that CPC shares with me the responsibility to ensure the integrity and efficiency of the port system, the optimum deployment of resources, and fair and equitable access to the system for all users.

À compter de cette date, la Société canadienne des ports, s'appuyant sur la position du ministre, a demandé au conseil d'administration de la Société du Port de Montréal de lui soumettre pour recommandation au ministre son budget d'immobilisations et son plan d'entreprise. Or, comme nous l'avons déjà vu, il est bien évident que la Société du Port de Montréal peut, conformément à la Loi sur la gestion des finances publiques, transmettre directement au ministre son budget d'immobilisations et son plan d'entreprise, sans passer par l'intermédiaire de la Société canadienne des ports.

Recommandations de la Société du Port de Montréal: Nous vous avons clairement démontré que, depuis sa création en société portuaire locale, la Société du Port de Montréal exploite son entreprise sur une base commerciale, efficace et certainement rentable. Elle contrôle ses coûts et elle jouit d'une saine situation financière. Elle fournit des installations modernes. Elle a mis de l'avant une stratégie de marketing proactive. Elle a mis de l'avant une stratégie de marché qui tient compte des besoins réels des transporteurs et des expéditeurs.

• 1135

Elle fait preuve d'une vision stratégique de l'avenir et elle a étendu la concertation à l'ensemble des intervenants dans l'activité portuaire. Bien entendu, nous désirons rendre encore plus efficace cet environnement qui a bien servi notre actionnaire principal, l'industrie du transport, et la communauté en général.

À cette fin, nous vous soumettons les recommandations suivantes:

– Premièrement, que le Port de Montréal continue de demeurer une société d'État en continuant de faire partie intégrante du système fédéral;

– Deuxièmement, qu'on maintienne un conseil d'administration d'au moins sept membres dont les nominations demeureraient sous la responsabilité du ministre des Transports et du gouverneur en conseil;

[*Traduction*]

Furthermore, the Financial Administration Act stipulates that we must send our capital budget and our corporate plan directly to the office of the Minister of Transport so that he can recommend approval of these items by Treasury Board or the Governor in Council. At present we sent our capital budget and our corporate plan to the Canada Ports Corporation, which reviews them and submits them to its own board, and then makes recommendations to the Department of Transport, which then sends them along following the process I just set out.

This has been the procedure followed ever since a former Minister of Transport, the Honourable Lloyd Axworthy, sent a letter to Mr. Glenn W. McPherson, who at the time was the Chairman of the Board of the Canada Ports Corporation, on July 6th, 1984. In the letter, the Minister said, and I quote:

> Comme la loi confère à votre société le droit de donner des directives à des sociétés portuaires locales afin d'atteindre l'objectif de la politique nationale sur les ports, je dois conclure que la Société canadienne des ports et moi partageons la responsabilité d'assurer l'intégrité et l'efficacité du système portuaire, la meilleure utilisation des ressources, et l'accès juste et équitable au système pour tous les usagers.

Ever since that time, the Canada Ports Corporation, basing itself on the Minister's position, has asked the board of directors of the Montreal Port Corporation to submit its capital budget and corporate plan to the Canada Ports Corporation so that it can make recommendations to the Minister. However, as we've already seen, it's quite clear that according to the Financial Administration Act, the Montreal Port Corporation can send its capital budget and its corporate plan directly to the Minister without going through the Canada Ports Corporation.

Recommendations of the Montreal Port Corporation. We have clearly demonstrated to you that ever since it was created as a local port corporation, the Montreal Port Corporation has run its operations efficiently, in a businesslike way and certainly profitably. It controls its costs and enjoys sound financial health. It provides modern facilities. It has pushed a proactive marketing strategy, a market strategy that bears in mind the true needs of carriers and shippers.

It has demonstrated that it has a strategic vision for the future, and it has expanded dialogue to all stakeholders within the port system. Of course, we would like to make this environment even more effective, this environment that has served our main shareholder, the transportation industry, and the general community well.

To this end, we would like to submit the following recommendations to you:

– first of all, that the Port of Montreal remain a crown corporation and continue to be an integral part of the federal system;

– second, that a board of directors be maintained with at least seven members who would still be appointed by the Minister of Transport and the Governor in Council; and

[*Text*]

– Troisièmement, qu'on nous accorde toute l'autonomie administrative que nous permet la Loi sur la gestion des finances publiques.

Ceci aura pour effet direct, premièrement, de nous permettre de soumettre directement au bureau du ministre des Transports notre budget d'immobilisations et notre plan d'entreprise, et ainsi d'assumer entièrement notre rôle de fiduciaire auprès de Sa Majesté du chef du Canada et, deuxièmement, de nous accorder la même délégation de pouvoir de dépenser que celle détenue par la Société canadienne des ports. Notre délégation passerait ainsi de 5 à 10 millions de dollars.

Enfin, il faut accorder à la Société du Port de Montréal une approbation générale pour son budget d'immobilisations et son plan d'entreprise et lui permettre ainsi de réaliser les projets prévus à son budget d'immobilisations sans autre approbation. Cela reviendrait à nous donner ce que nous voulons, soit la pleine jouissance de toute l'autonomie prévue dans la loi et cela, sans effectuer de modifications législatives et simplement par des directives ministérielles ou des ordres en conseil.

Ceci termine notre présentation qui a reçu l'assentiment de notre conseil d'administration lors d'une réunion tenue le 9 février 1995. La Société du Port de Montréal remercie les membres du Comité permanent des transports d'avoir bien voulu l'entendre et demeure à l'entière disposition du Comité pour répondre à ses questions aujourd'hui ou dans un avenir rapproché. Merci, mesdames, messieurs et monsieur le président.

The Chairman: Thank you, Mr. Gingras and Mr. Taddeo, for your very thorough and comprehensive report to us today.

We'll turn to questions now. Mr. Guimond.

M. Guimond: Merci, monsieur le président. Merci, messieurs, pour votre excellente présentation. Monsieur Gingras, vous êtes en poste depuis quand comme président du conseil?

M. Gingras: Je suis devenu président du conseil au mois de décembre 1989.

M. Guimond: En 1989? Monsieur Taddeo, vous faites état dans vos recommandations d'un des facteurs qui influencent la productivité ou la rentabilité du port, bien que les résultats soient intéressants. Vous mentionnez la question des taxes. Ross Gaudreault nous avait dit la même chose à Québec. Qu'en est–il de la police? Combien la police coûte–t–elle par année dans le Port de Montréal?

M. Taddeo: Je pense que vous parlez des taxes. Est–ce que je peux répondre sur les taxes d'abord?

M. Guimond: Non, pour ce qui est des taxes, je n'en veux pas plus parce qu'en fait, j'ai très bien vu que vous avez payé 4,8 millions de dollars en 1993 et qu'en 1994, c'est monté à 6,8 millions de dollars.

M. Taddeo: À la Ville de Montréal.

M. Guimond: C'est cela, et vous dites que vous recevez peu ou pas de services, que vous entretenez votre propre réseau.

M. Taddeo: Notre route aussi.

M. Guimond: Vous assumez la police. Combien coûte–t–elle par année?

M. Taddeo: La police, en 1994, a coûté au Port de Montréal 3 millions de dollars.

[*Translation*]

– third, that we be granted all the administrative autonomy that the Financial Administration Act allows us.

First of all, this would allow us to submit our capital budget and our corporate plan directly to the office of the Minister of Transport, thereby enabling us to assume fully our role of trustee for Her Majesty in right of Canada. Secondly, this would give us the same spending authority as the Canada Ports Corporation. Our spending authority would increase from $5 million to $10 million.

Finally, the Montreal Port Corporation must be given general approval for its capital budget and its corporate plan, thereby enabling it to carry out the projects that are provided for in its capital budget without any further approval. This would give us what we need, namely full enjoyment of all the autonomy provided for in the Act, without amending the Act in any way, just by ministerial directives or orders in Council.

This concludes our presentation, which our board of directors endorsed at a meeting held February 9, 1995. The Montreal Port Corporation thanks the members of the Standing Committee on Transport for hearing this presentation and is at the Committee's complete disposal for answering your questions, today or in the near future. Thank you, ladies and gentlemen. Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Merci, monsieur Gingras et monsieur Taddeo, de l'exposé que vous nous avez fait aujourd'hui, qui était très détaillé et très complet.

Maintenant, nous passons aux questions. Monsieur Guimond.

Mr. Guimond: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, thank you for your excellent presentation. Mr. Gingras, how long have you been Chairman of the Board?

Mr. Gingras: I became Chairman of the Board in December 1989.

Mr. Guimond: In 1989? Mr. Taddeo, in your recommendations you mentioned one of the factors that influenced the Port's productivity and profitability, even though the Port's results are good. You mentioned the question of taxes. Ross Gaudreault told us the same thing in Quebec City. So what's going on with policing? What is the annual cost of police services at the Port of Montreal?

Mr. Taddeo: I think you're talking about taxes. Could I begin by answering your question about taxes?

Mr. Guimond: No, I don't need to hear anything more about taxes, because I certainly saw that in 1993 you paid $4.8 million in taxes and in 1994, they rose to $6.8 million.

Mr. Taddeo: To the City of Montreal.

Mr. Guimond: That's right, and you say that you receive little or no services for that, and that you maintain your own rail network.

Mr. Taddeo: Our own roads as well.

Mr. Guimond: And you provide policing. How much does that cost per year?

Mr. Taddeo: In 1994, policing cost the Port of Montreal three million dollars.

[*Texte*]

M. Guimond: Trois millions de dollars. C'est la Société canadienne des ports qui vous oblige à maintenir votre service de police.

M. Taddeo: C'est la Loi sur la Société canadienne des ports.

M. Guimond: C'est cela, parce qu'en réalité, si la loi est modifiée, la police de la Communauté urbaine de Montréal pourrait assumer cela comme elle assume la sécurité de votre résidence personnelle et celle de divers établissements.

M. Taddeo: Ce serait quelque chose qu'on pourrait examiner ensemble avec elle, bien sûr.

M. Guimond: Au niveau des frais d'administration, ce qu'on appelle l'*overhead* dans le jargon, qu'est–ce que vous payez à la Société canadienne des ports à Ottawa?

• 1140

M. Taddeo: Le Port de Montréal, en 1994, a payé, je crois, 2,5 millions de dollars.

M. Guimond: Quel genre de services la Société canadienne des ports vous rend–t–elle pour 2,5 millions de dollars?

M. Taddeo: Dans un premier temps, comme l'a expliqué M. Gingras, d'après une directive du ministre Axworthy, nous sommes obligés de lui soumettre le budget d'immobilisations et le plan d'entreprise pour qu'ils soient acheminés au Conseil du Trésor. Dans un deuxième temps, elle établit la politique portuaire nationale et, dans un troisième temps, elle fait comme on dit en anglais le *go–between* entre nous et les ministères qui existent à Ottawa. Dans un quatrième temps, on la consulte sur certains dossiers pour savoir s'il y a un impact national ou non.

M. Guimond: Est–ce que le Port de Montréal se trouverait affecté ou pénalisé s'il y avait une recommandation d'abolir la Société canadienne des ports?

M. Taddeo: Vous voyez dans notre recommandation qu'on demande d'aller directement au bureau du ministre. Je pense donc que vous avez là votre réponse.

M. Guimond: Merci. Sur le recouvrement, si on se réfère à la page. . .

M. Taddeo: Si vous vous référez à notre recommandation, on demande d'avoir tout le pouvoir que la loi nous donne, c'est–à–dire *to go directly to the minister.*

M. Guimond: Parfait. Dans votre recommandation, dans vos commentaires concernant le recouvrement des coûts de la Garde côtière, vous mentionnez que la Garde côtière devrait offrir ses services au meilleur coût possible et qu'elle devrait consulter sa clientèle. On vous a probablement dit aussi que si le gouvernement fédéral ou le ministère des Transports décidait de refiler une facture de 200 millions de dollars aux armateurs, certains armateurs—c'est ce que m'ont dit des armateurs, et pas seulement par des armateurs souverainistes ou séparatistes—choisiraient d'autres ports que ceux du Saint–Laurent. Ils feraient transiter les marchandises par Halifax, Baltimore, New York ou d'autres ports. Est–ce que cette question du recouvrement des coûts vous inquiète? Est–ce que le trafic du Port de Montréal pourrait en être affecté?

[*Traduction*]

Mr. Guimond: Three million dollars. Canada Ports Corporation forces you to maintain your own police services?

Mr. Taddeo: It's the Canada Ports Corporation Act that does that.

Mr. Guimond: Right, because actually, if the Act were amended, the Montreal Urban Community's police could take over that, just as it protects your own personal residence, as well as various other establishments.

Mr. Taddeo: That's something we could certainly look at with them.

Mr. Guimond: What kind of overhead do you pay to the Canada Ports Corporation in Ottawa?

Mr. Taddeo: I believe that in 1994, the Port of Montreal paid $2.5 million.

Mr. Guimond: What kind of services do you get from the Canada Ports Corporation for that $2.5 million

Mr. Taddeo: First of all, as Mr. Gingras explained, according to an order from Mr. Axworthy, who was the Minister at the time, we have to submit the capital budget and the corporate plan to them so they can forward them to Treasury Board. Second, they set national port policy. Third, they serve as a "go–between" between us and government departments in Ottawa. Fourth, we consult them on certain issues to find out whether or not there's a national impact.

Mr. Guimond: Would the Port of Montreal be affected or would it suffer if a recommendation was made to abolish the Canada Ports Corporation?

Mr. Taddeo: You can see in our recommendation that we're asking to deal directly with the Minister's office. I think that gives you your answer.

Mr. Guimond: Thank you. Concerning cost recovery, if we turn to page. . .

Mr. Taddeo: If you look at our recommendation, you'll see that we're asking for a power that the Act already gives us, namely the power to go directly to the minister.

Mr. Guimond: Fine. In your recommendation, in your comments about cost recovery for the Coast Guard, you said that the Coast Guard should provide its services at the best possible cost and that it should consult its customers. You have probably heard that if the federal government or the Department of Transport decided to pass on a $200 million bill to the ship owners, some ship owners—this is what some ship owners have told me, and not just sovereigntist or separatist ship owners—would choose other ports, ports that aren't on the St. Lawrence River. They would ship their cargo through Halifax, Baltimore, New York or other ports. Are you worried about this issue of cost recovery? Could the Port of Montreal's traffic be affected by it?

[*Text*]

M. Taddeo: D'abord, pour vous comme pour moi, c'est une question d'affaires. Pour ce qui est des coûts, on expliquait qu'on avait travaillé étroitement avec la Garde côtière et qu'on continue de travailler avec elle. C'est pour cette raison que dans notre recommandation, on dit que, d'abord et avant tout, il faut dégraisser. Deuxièmement, il faut consulter l'industrie sur les services qu'elle veut avoir. Troisièmement, s'il doit y avoir recouvrement des coûts, et dans mon esprit c'est quelque chose qui va probablement arriver parce que les gouvernements doivent arrêter d'avoir des déficits comme ceux que l'on connaît, assurez–vous que ce soit fait sans discrimination, que tous les trafics qui passent dans le Saint–Laurent continuent d'être taxés d'une façon semblable, basée sur une formule juste et équitable.

Pour ce qui est de la compétitivité, bien sûr, le fait que les ports américains ont des taxes comme des *harbour maintenance dredging taxes* et des *customs processing fees* entre autres, et le fait aussi que le dollar canadien nous favorise, tout cela nous aide. Mais si l'on continue à travailler ensemble—je crois que le moment de vérité est arrivé—et si on met sur pied un recouvrement des coûts qui a du bon sens et un service de la Garde côtière qui est commercial, je suis confiant qu'on pourra passer à travers cela et que le trafic va rester à Montréal.

M. Guimond: Concernant le pilotage, dans le deuxième paragraphe de la page 22, vous dites que vous croyez que le service doit être fourni de façon rentable et que le système doit devenir plus souple pour les utilisateurs. Qu'est–ce que cela veut dire, un service fourni de façon rentable et un système qui devient plus souple?

M. Taddeo: «Rentable» veut dire que vous devriez vous autosuffire comme le Port de Montréal et «plus souple», c'est faire comme les pilotes ont déjà fait. Les pilotes ont témoigné et je leur lève mon chapeau. Avec la technologie et tout ce qui se passe aujourd'hui, ils travaillent plus étroitement avec les autorités portuaires, avec les lignes maritimes, comme le disait M. Marquis. Je crois que la majorité des océaniques qui viennent à Montréal sont satisfaits de leurs services.

Cette année, jusqu'à maintenant, plus de 170 navires ont navigué la nuit vers Montréal. Ils tirent donc avantage de cela; c'est quelque chose qui n'existait pas il y a trois ou quatre ans. Aujourd'hui, ils en prennent avantage, et sont aidés par la technologie, le DGPS, etc.

• 1145

Les pilotes nous ont aussi aidés avec les niveaux d'eau au Port de Montréal. Comme vous le savez, le Port a engagé une dépense spéciale pour mieux nettoyer le lit du fleuve. Les pilotes ont travaillé aux comités avec nous, pour nous dire: On peut mettre un pied de plus, ou un pied et demi de plus. Un pied de plus, pour le Port de Montréal, veut dire 100 conteneurs et 1 000 tonnes.

M. Guimond: Est–ce qu'on devrait maintenir le pilotage?

M. Taddeo: La formule magique, je ne la connais pas. Dans mon esprit, on devrait maintenir le pilotage, et c'est pour cela qu'ensemble, il faut continuer à travailler dans le bons sens pour rendre le système concurrentiel, parce que c'est un tout.

[*Translation*]

Mr. Taddeo: First of all, this is a business issue, for you and for me. As for costs, we explained that we had worked closely with the Coast Guard and that we continue to work with them. That's why in our recommendation we're saying that we have to cut out the fat, first and foremost. Second, the industry has be consulted on the services that it wants to receive. Third, if there has to be cost recovery, and I think this will probably happen because governments have to stop running deficits like the one we have, make sure that cost recovery is done impartially and that all the traffic on the St. Lawrence River continue to be taxed similarly, based on a fair, equitable formula.

As for competitiveness, we do have some advantages of course. For instance, American ports have taxes such as the "harbour maintenance dredging tax and customs processing fees". The Canadian dollar also helps us. But if we continue to work together—and I believe that the moment of truth has arrived—and if cost recovery is implemented sensibly and if the Coast Guard establishes a commercial service, I'm sure that we'll be able to get through this, and the traffic will keep on going through the Port of Montreal.

Mr. Guimond: Concerning pilotage, on page 22, second paragraph, you say that you believe that the service has to be provided in a profitable way and that the system has to become more flexible for users. What do you mean by "the system should be provided in a profitable way"? And what do you mean by "the system must become more flexible"?

Mr. Taddeo: "Profitable" means that you should be self–sufficient like the Port of Montreal, and "more flexible" means you should do what the pilots have already done. They gave their testimony, and I take my hat off to them. With the technology and everything that's going on these days, they are working more closely with the port authorities and with the shipping lines, as Mr. Marquis was saying. I believe that most of the ocean–going vessels that call in at Montreal are satisfied with their services.

So far this year, more than 170 vessels have navigated their way to Montreal during the night. So they're taking advantage of that; that sort of thing didn't happen three or four years ago. Nowadays they take advantage of it, and they use technology such as the DGPS.

The pilots have also helped us with the water levels at the Port of Montreal. As you know, the Port has committed special funds to improve the cleaning of the water bed. Pilots participated with us on the committees and told us we could add one foot or one foot and a half to the port. In the case of the Port of Montreal, one foot means 100 containers and 1,000 tonnes more.

Mr. Guimond: Should we maintain our pilot service?

Mr. Taddeo: What would be the magic formula, I do not know. In my opinion, we should maintain the pilot service, and it is for that reason that we should continue to work together in the right direction to make the system more competitive, because all these things make up a whole.

[*Texte*]

M. Guimond: Est–que des guides satellites pourraient remplacer les pilotes, à votre avis?

M. Taddeo: C'est une question à laquelle je ne peux répondre. Je ne suis pas assez à jour. J'ai de la difficulté à faire fonctionner l'enregistreuse vidéo. Alors, je ne peux pas vous répondre pour ce qui est des pilotes qui font fonctionner de gros navires de 200, 260 ou 280 mètres dans un chenal de 800 mètres. Ce n'est pas moi qui suis sur le fleuve en hiver, mais je sais une chose: il y a deux hivers, lorsqu'il y a eu des embâcles qui nous ont nui, je suis allé avec M. Gingras en hélicoptère voir les conditions dans lesquelles on doit naviguer. Ce n'est pas un cadeau!

The Chairman: Permit me a quick supplementary to Mr. Guimond. On page 20 of the English text on pilotage, on the heels of your remarks about cost recovery, competitiveness, etc., you're saying assist the Laurentian Pilotage Authority to meet its financial self–sufficiency by revising tariffs. Surely that's not all you're suggesting here. There are other opportunities and other options. You may not know anything about satellites, but surely there are more modern techniques for guidance systems, etc., that can work in concert not just to raise the price of doing business the way we've always done it, but rather to change and become more competitive in the way we do things.

Mr. Taddeo: I fully agree. We're saying there that we know from fact that over the years the regulatory process has not helped. To increase tariffs is the easiest thing to do.

The Chairman: But that's not the answer.

Mr. Taddeo: That's not the answer, of course not. All we're saying is that in the multitude of answers you're looking at, use technology, be flexible, continue to cooperate like they have. One of the things we're saying is that everybody continues to cooperate. The regulatory process that Mr. Marquis so eloquently explained delays the tariff increase, which just perpetuates itself. It's not the answer.

Mr. Gingras: Mr. Chairman, may I add one thing? I don't want to discuss the scientific or technical aspect of it, but we are living in the world. I've reached the age of 70 so I'm looking at two generations behind me now, and when you see what's going on and what's going to be next... Just as a simple example, I'm the son of a railway employee. My father was an engineer with CP many, many years ago. If today he would realize that there's no more caboose behind the train, he'd say the guys are crazy, and it's here in Canada because the country we're at, unfortunately... We did it about five years after the Americans, but what else is new?

The Chairman: Precisely. Thank you, Mr. Gingras. Mr. Gouk.

Mr. Gouk: You have answered by implication, but there is one thing I'd like to clear up. Do you see any role at all for CPC, Ports Canada? Or do you see their role as being somewhat duplicated by the needs of the individual port corporations?

[*Traduction*]

Mr. Guimond: Could a satellite guiding system replace the pilots, in your opinion?

Mr. Taddeo: This is a question that I cannot answer. I'm not aware enough of new developments for that. I can hardly operate a video–tape. So I could not give you an answer about the pilots who go on board those big ships of 200, 260 or 280 metres and take them across a channel of 800 metres. I am not the one who sails those ships on the St. Lawrence River during winter, but I know one thing: two winters ago, we had big ice–jams, and I went with Mr. Gingras in an helicopter to see what the navigating conditions were like. It was really a mess!

Le président: Permettez–moi de poser une brève question supplémentaire à M. Guimond. À la page 20 de la version anglaise du texte sur le pilotage, à la fin de vos remarques sur la récupération des coûts, sur la compétitivité, etc., vous dites qu'il faut aider l'Administration de pilotage des Laurentides à atteindre l'autosuffisance financière en révisant le tarif. Ce n'est certainement pas tout ce que vous suggérez dans ce domaine. Il y a d'autres possibilités et d'autres options. Vous n'êtes peut–être pas au courant des méthodes de guidage par satellite, mais vous savez certainement qu'il existe des techniques modernes pour les systèmes de guidage qui peuvent être mis à contribution non seulement pour augmenter la rentabilité de nos entreprises, mais pour changer nos façons de faire et accroître notre compétitivité.

M. Taddeo: Je suis tout à fait d'accord avec vous. Ce que nous disons, c'est que les faits démontrent qu'au fil des ans, le processus réglementaire n'a pas facilité les choses. Augmenter le tarif, c'est ce qu'il y a de plus facile à faire.

Le président: Mais ce n'est pas la solution.

M. Taddeo: Bien sûr que non. Parmi la multitude de solutions possibles, nous en proposons trois. Nous disons: utilisons la technologie, soyons flexibles, continuons de coopérer comme nous le faisons. Nous voulons que tout le monde continue de coopérer. Le processus réglementaire que M. Marquis nous a expliqué si éloquemment retarde l'augmentation du tarif, et nous fait tourner en rond. Ce n'est pas la solution.

M. Gingras: Monsieur le président, puis–je ajouter quelque chose? Je ne veux pas discuter de l'aspect scientifique ou technique de la question, mais nous ne vivons pas isolément. J'ai déjà 70 ans. J'ai donc deux générations derrière moi. Eh bien, quand on voit ce qui se passe et ce qui s'en vient... Juste un petit exemple. Je suis fils de cheminot. Mon père travaillait comme ingénieur pour le CP, il y a bien des années de cela. S'il constatait qu'aujourd'hui il n'y a plus de wagon de queue, il se dirait qu'on est tombé sur la tête, et c'est ce qui se passe au Canada, car notre pays, malheureusement... Nous l'avons fait cinq ans après les Américains, mais c'est toujours la même chose, n'est–ce pas?

Le président: Vous avez tout à fait raison. Merci, monsieur Gingras. Monsieur Gouk.

M. Gouk: Vous avez répondu implicitement à la question, mais il y a une chose que j'aimerais clarifier avec vous. À votre avis, la SCP, la Société canadienne des ports est–elle encore utile? Ou bien, pensez–vous qu'elle fait un peu double emploi avec les sociétés des ports individuels?

[*Text*]

Mr. Taddeo: To look at only CPC is... In Canada, as you very well know, there are four port systems. I've been involved in shipping since 1970, and whenever I travel across the world and talk to people about our port systems they all look at me like I'm nuts. What we need in Canada is to have one marine system, if you want my opinion. We have to have one body in Ottawa looking at the commercial ports, whether it be called Ports and Harbours, Marine Administrator, or Ports Canada. I think the day has come when we have to take a positive step to say let's get on with it. The ports that can be financially self–sufficient, like the Port of Montreal and the Port of Vancouver, for example, to me it's very clear that if you've proven yourself, carry on.

There should be no real reason for overviewing, in my mind. If we're not doing our job, fine. But the overview that exists in the various modes of transport between ports and harbours, coast guards, marine administration, Ports Canada, is to me duplication and triplication that does not need to be there.

• 1150

I think there has to be a national structure in Ottawa that would provide general guidelines and perhaps day–to–day supervision of some of the ports that don't have local port corporation status, like Montreal or like they presently do. I think there has to be some structure, whether or not it's called Ports Canada. There should be a national structure. It doesn't need to be the size it once was. I know they've cut back. I was one of the people who participated with the other ports to say there are some things we should not be doing.

If we in Montreal are doing our marketing, promotion and selling, and if we're working closely with the shipping lines, we're doing a good job. We have a board of directors comprised of businessmen from the local community. They are serious men who have done well for themselves in life. They have an interest. The City of Montreal, the region and the Port of Montreal—we meet once a month. They approve my budget. They approve the capital budget. Before we send it down to Ottawa, all of these things have been looked at by these gentlemen.

Mr. Gingras: In connection with the position the board of directors of the Port of Montreal has taken—you heard me say this a few minutes ago but I want to make sure it is clear—we want to remain with the federal system. Because of the size of our country—the United States is a different story, because ports are either state or local—one must be realistic. People always dream and think we're the U.S.A. We're only 26 million and we're in the rut we're in today because we want to live like 300 million.

We want to remain federal. As much as we respect Ports Canada, we don't think an organization the size of the Port of Montreal, with its track record and everything else, needs to be part of Ports Canada. But we want to be part of the system. I want to make that very clear.

[*Translation*]

M. Taddeo: En ce qui concerne la SCP... Au Canada, comme vous le savez très bien, il y a quatre systèmes portuaires. Je travaille dans le domaine de la navigation depuis 1970, et quand je me rends à l'étranger et que je parle de notre système portuaire, tout le monde a l'air de me prendre pour un fou. Ce qu'il nous faut, au Canada, c'est un seul système maritime, si vous voulez mon opinion. Il faut qu'il y ait à Ottawa un seul organisme responsable des ports commerciaux, qu'il soit appelé administrateur maritime, la Société canadienne des ports ou autre chose. À mon avis, le moment est venu de se décider et d'aller de l'avant. Si nos ports peuvent être financièrement autosuffisants, comme celui de Montréal ou celui de Vancouver, pour moi, il est très évident que s'ils ont fait leurs preuves, ils doivent continuer.

Il n'y a pas vraiment de raison qui justifie qu'on exerce une surveillance, à mon avis. Si nous ne faisons pas bien notre travail, très bien. Mais la surveillance qui existe dans les divers modes de transport, qu'il s'agisse des ports, des hâvres, de la garde côtière, de l'administration maritime, de la Société canadienne des ports, à mon avis, c'est du double et du triple emploi qui n'a pas sa raison d'être.

Je pense qu'il faut une structure nationale à Ottawa qui fournirait quelques lignes directrices générales et peut–être un encadrement au jour le jour de certains ports qui n'ont pas le statut de société portuaire locale, comme Montréal, ou qui ne l'auront plus. Il faut une certaine structure, qu'on l'appelle Ports Canada ou non. Il faut une structure nationale. Elle n'a pas besoin d'être aussi importante que par le passé. Je sais que des coupures ont été opérées. J'étais l'un de ceux qui, de concert avec d'autres ports, ont réclamé que Ports Canada cesse de faire un certain nombre de choses.

Si nous, à Montréal, nous faisons notre marketing et notre promotion commerciale, et si nous travaillons en collaboration étroite avec les compagnies de navigation, nous faisons un bon travail. Nous avons un conseil d'administration qui comprend des hommes d'affaires locaux. Ce sont des hommes sérieux qui ont connu la réussite personnelle. Ils sont intéressés. La Ville de Montréal, la région et le port de Montréal—nous nous rencontrons une fois par mois. Ils approuvent mon budget, ils approuvent le budget d'investissement. Avant de l'envoyer à Ottawa, ces messieurs passent à la loupe toutes ces choses.

M. Gingras: Pour ce qui est de la position du conseil d'administration du port de Montréal—vous m'avez entendu le dire il y a quelques minutes mais je veux que ce soit bien clair—nous voulons rester à l'intérieur du système fédéral. Vu la taille de notre pays—c'est une autre affaire aux États–Unis, car les ports peuvent y être soit d'État soit locaux—il faut se montrer réalistes. Les gens rêvent toujours et pensent que nous sommes les États–Unis. Nous ne sommes que 26 millions et si nous connaissons la crise que nous vivons actuellement, c'est parce que nous voulons vivre comme si nous étions 300 millions.

Nous voulons rester fédéraux. Sans vouloir manquer de respect à Ports Canada, nous ne pensons pas qu'une organisation de la taille du port de Montréal, avec son passé et tous ses moyens, ait besoin de faire partie de Ports Canada. Mais nous voulons faire partie du système. Je tiens à le dire très clairement.

[*Texte*]

Mr. Gouk: You mentioned that about 11% of your total traffic goes through the Great Lakes. Is this traffic originating from and being loaded or unloaded through your port, or is a portion of it reloaded from one ship to another for transatlantic travel?

Mr. Taddeo: Of the traffic, 50% is grain, so that's international. The rest is local—coal, salt and cement.

Mr. Gouk: So it's about 50–50.

Mr. Taddeo: Yes, about 50%.

Mr. Gouk: When we talk in terms of 11% of your traffic, some traffic is more or less profitable than other traffic. Where would that fit into your financial picture? Would that represent around 11% of your revenue volume relative to workload, or would it be a greater or lesser portion?

Mr. Taddeo: In terms of our installation, the bulk of it is in our grain elevator. We used to have five grain elevators in Montreal but now we have one. As you know, the reality of this country has changed. Of grain, 26% goes through the eastern system and 74% through the western system. There are seven reasons why.

When we look at the share for the Port of Montreal, the grain elevator operations are breaking even. As far as the others go, the infrastructure is for coal and salt and all that. The big money is not there on the revenue side. The bulk of our revenue comes from wharfage charges from the general cargo, both container and non–container.

Mr. Gouk: So the bulk of your revenue is from the remaining 89% rather—

Mr. Taddeo: The majority of it is from our containers. Earlier Mr. Fontana mentioned something about our traffic decreasing. If you analyse the Port of Montreal, there are two commodities that decrease—grain and petroleum.

In 1984 the government in power said we had to use Canadian petroleum, so it subsidized the movement of petroleum through the Port of Montreal. When we came to commercial reality, petroleum dropped. Petroleum also follows the economy and world prices. It is totally out of our control. As for grain, I just explained what happened.

The key factor to look at for Montreal is general cargo, both containerized and not containerized. It's not the only commodity. The other commodities are important, but on the international scene, on the competitive scene, on the big money being invested in cranes, rail cars and ships, we've been continuously growing. Even during the recession we maintained, although some people accused us of stagnating. Compared to the American ports, we grew, even in the recession years. And this year, compared with the American ports, our growth is... The closest port showed a 14% increase.

[*Traduction*]

M. Gouk: Vous avez dit que 11 p. 100 de votre trafic total transite par les Grands Lacs. Est–ce là du trafic chargé ou déchargé dans votre port, ou bien une partie est–elle transbordée d'un navire à l'autre pour la traversée transatlantique?

M. Taddeo: Sur ce trafic, 50 p. 100 sont des céréales, c'est–à–dire que c'est du fret international. Le reste est local—du charbon, du sel et du ciment.

M. Gouk: C'est donc environ moitié moitié.

M. Taddeo: Oui, environ 50 p. 100.

M. Gouk: Par rapport à ces 11 p. 100 de votre trafic, on sait que certaines marchandises sont plus profitables à transporter que d'autres. Ces 11 p. 100 transitant par les Grands Lacs représentent–ils également 11 p. 100 de votre chiffre d'affaire, est–ce plus ou est–ce moins?

M. Taddeo: Sur le plan de notre infrastructure, l'essentiel est accaparé par l'élévateur à grain. Nous en avions cinq à Montréal, mais nous n'en n'avons plus qu'un seul. Comme vous le savez, la réalité a changé dans ce pays. Aujourd'hui, 26 p. 100 seulement des céréales passent par les ports de l'est et 74 p. 100 par les ports de l'ouest. Il y a à cela plusieurs raisons.

Si l'on regarde la part du port de Montréal, l'élévateur couvre à peu près ses frais. Pour ce qui est des autres marchandises en vrac, l'infrastructure sert au charbon et au sel et à ce genre de choses. Mais ce n'est pas de là que nous tirons l'essentiel de nos revenus. La plus grande part de nos revenus provient des droits de quai du fret général, tant conteneurisé que non conteneurisé.

M. Gouk: Donc l'essentiel de vos recettes provient du 89 p. 100 de fret restant plutôt que...

M. Taddeo: L'essentiel provient des conteneurs. M. Fontana a fait état tout à l'heure de la diminution de notre trafic. Si vous analysez le port de Montréal, il y a deux produits qui sont en recul—les céréales et le pétrole.

En 1984, le gouvernement de l'époque a décrété que nous devions consommer du pétrole canadien, et il a donc subventionné le transport de pétrole par le port de Montréal. Lorsqu'on a retrouvé le sens des réalités économiques, le trafic de pétrole a chuté. Les mouvements de pétrole suivent également les fluctuations de l'économie et des cours mondiaux. Il échappe totalement à notre contrôle. Pour ce qui est des céréales, je viens d'expliquer ce qui s'est passé.

Le facteur clé pour Montréal, c'est le fret général, tant conteneurisé que non conteneurisé. Ce n'est pas le seul type de marchandises. Les autres sont importantes aussi, mais sur le plan de la compétitivité internationale, nous n'avons jamais cessé d'investir dans les grues, les wagons de chemin de fer, les navires. Même pendant la récession, nous avons maintenu ces investissements, bien que certains nous aient accusés de stagner. Mais comparés aux ports américains, nous avons connu une expansion, même pendant les années de récession. Et cette année, comparée aux ports américains, notre croissance est... Le port le plus proche a enregistré une croissance de 14 p. 100.

• 1155

The Chairman: Mr. Comuzzi.

Le président: Monsieur Comuzzi.

[*Text*]

Mr. Comuzzi: Thank you, gentlemen, for your submissions this morning.

Just to conceptualize the administrative section, you're a crown corporation. . .[*Technical Difficulty—Editor*]. . . Is that correct?

Mr. Taddeo: Right now because of ministerial directive, yes, that is correct.

Mr. Comuzzi: Your only source of revenue is the tariffs you charge on the goods you receive within the port of Montreal?

Mr. Taddeo: That's correct: wharfage, berthage, harbour dues and rentals.

Mr. Comuzzi: Out of that wharfage and harbour dues you pay $2.5 million a year to Canada Ports Corporation?

Mr. Taddeo: That's correct. It's on a formula depending on their total costs. Their total costs have decreased for 1995, as you are aware. Prior to that they were in the $9 million range, so that's what we pay.

Mr. Gingras: To be exact on the formula, sir, we pay 25% of the whole budget.

Mr. Comuzzi: That money is used by Ports Canada to provide. . .? Is policing over and above that?

Mr. Taddeo: Yes.

Mr. Comuzzi: That money you contribute to Ports Canada goes to assist other Ports Canada ports or their divisional ports?

Mr. Taddeo: Well, it allows them to manage the national structure and administer the ports like Three Rivers, Chicoutimi, and Sept Isles.

Mr. Gingras: You see, sir, if we'll ever say Vancouver. . . We're talking right now about Vancouver, Montreal and Halifax. That's what's being talked about; I'm sure you know that. If this would happen, naturally—

Mr. Comuzzi: No, no. I'm sorry, I don't know that.

Mr. Gingras: I'm sorry. Well, I mean—

Mr. Comuzzi: Sept Isles is larger according to the—

Mr. Taddeo: They have more tonnage, but most of it goes through a private facility.

Mr. Gingras: What we're talking about is usually Montreal, Vancouver and Halifax. Naturally if these ports would operate on their own power, it would reduce the staff of Ports Canada so I don't think the $2.5 million we're paying would still need to be redistributed within the system.

Si Ports Canada avait moins de responsabilités, il est évident qu'il y aurait moins de personnel; donc, ce que Montréal paie, on n'en aurait pas besoin dans le budget.

Mr. Comuzzi: Are the tariffs you charge consistent with the other tariffs on the St. Lawrence River?

Mr. Taddeo: On the competitive side, as I explained in my brief, they were lower. On the containers. . . Mind you, we're the only container port on the St. Lawrence.

[*Translation*]

M. Comuzzi: Je vous remercie, messieurs, de vos exposés de ce matin.

Afin de préciser la structure administrative, vous êtes une société de la Couronne. . . [*Difficulté technique—Éditeur*]. . . Est–ce exact?

M. Taddeo: À l'heure actuelle, oui, en raison de la directive ministérielle.

M. Comuzzi: Vos seules recettes proviennent des droits que vous percevez sur les marchandises transitant par le port de Montréal?

M. Taddeo: C'est exact: les droits de quai, de mouillage, les redevances portuaires et les loyers.

M. Comuzzi: Sur ces revenus, vous payez 2,5 millions de dollars par an à la Société canadienne des ports?

M. Taddeo: C'est juste. Il s'agit d'une quote–part de ses frais d'ensemble. Ces derniers ont diminué en 1995, comme vous le savez. Auparavant, ils étaient de l'ordre de 9 millions de dollars, c'est donc le montant que nous payons.

M. Gingras: Pour que les choses soient bien claires, notre quote–part est de 25 p. 100 du budget total.

M. Comuzzi: Cet argent sert à Ports Canada pour. . .? Est–ce que les coûts de police viennent s'ajouter à cela?

M. Taddeo: Oui.

M. Comuzzi: Les montants que vous versez à Ports Canada servent à appuyer d'autres ports relevant de la Société ou bien ses ports divisionnaires?

M. Taddeo: Et bien, ces fonds lui permettent de gérer la structure nationale et d'administrer des ports comme ceux de Trois–Rivières, Chicoutimi et Sept–Îles.

M. Gingras: Voyez–vous, monsieur, si nous disons jamais que Vancouver. . . Nous parlons en ce moment de Vancouver, de Montréal et Halifax. C'est d'eux qu'il est question. Je suis sûr que vous le savez. Si cela devait arriver, naturellement. . .

M. Comuzzi: Non, non. Désolé, je ne suis pas au courant.

M. Gingras: Excusez–moi. Je veux dire. . .

M. Comuzzi: Sept–Îles est plus important, selon. . .

M. Taddeo: Il a un plus gros tonnage, mais la plus grande partie passe par une installation privée.

M. Gingras: Habituellement, c'est de Montréal, de Vancouver et de Halifax dont on parle. Naturellement, si ces ports devaient devenir autonomes, cela réduirait l'effectif de Ports Canada et je ne pense pas que les 2,5 millions de dollars que nous payons seraient encore nécessaires.

If Ports Canada had fewer responsibilities, it is clear that it would require less staff; therefore, whatever amount Montreal pays would not be required anymore in its budget.

M. Comuzzi: Est–ce que les tarifs que vous pratiquez sont conformes à ceux des autres ports du St–Laurent?

M. Taddeo: Du côté de l'activité concurrentielle, comme je l'ai expliqué dans mon mémoire, ils sont inférieurs. Sur les conteneurs. . . Mais évidemment, nous sommes le seul port de conteneurs sur le St–Laurent.

[*Texte*]

On the other charges, the answer is no. Some of the ports Mr. Beaudin and Mr. Murray referred to, like Cacouna and Sorel, charge lower tariffs because they don't have the same inherent costs. They don't have to pay municipal taxes, they don't have police, etc.

On the grain, our tariffs are lower than the other grain elevators in the St. Lawrence.

Mr. Comuzzi: Therefore, there's no equality in the types of tariff charges that each port makes on the St. Lawrence River? That's the point I'm trying to make. There's—

Mr. Taddeo: Well, it depends—

Mr. Comuzzi: —no consistency?

Mr. Taddeo: The port at Montreal has freedom for its tariffs, so we charge what we think we need to charge to stay competitive and keep traffic going up.

Mr. Comuzzi: Exactly.

Mr. Gingras: We're acting as corporate business people.

Mr. Comuzzi: Okay, thank you. In your brief you say you rely on the Coast Guard for three services: navigational aids, dredging, and ice–breaking.

Mr. Taddeo: Specifically there are others; I don't have them all.

Mr. Comuzzi: Okay. Have you ever done a costing to establish, if you were to give those services out to the private sector, what those costs would be for the port of Montreal?

Mr. Taddeo: No, we've never done a costing. We do know that all the ice–breaking services in our region covering. . . For example, we do know there are six ships that do what you might want to call the Quebec section. There are seven ice–breakers doing the rest of Canada, by which I mean the maritime section. We're all aware of that.

• 1200

We're saying in the industry that you're keeping Corner Brook open, you're keeping P.E.I. open, you're using it for environmental purposes and you're keeping Matane open. The industry is saying the ships today are ice–strengthened, they're bigger and they're faster. The industry is saying, we want to participate in the services you provide before we establish what the service is.

As a port authority we have never undertaken a study on our own to say, well, it could be this much less or that much more; we haven't.

Mr. Comuzzi: So the ice–breaking services in the port of Montreal consist of six Coast Guard vessels?

Mr. Taddeo: Well, six that come from the gulf down to—

Mr. Comuzzi: From the gulf, okay.

Mr. Taddeo: There are thirteen in the whole region when you start counting Anticosti and go down to Nova Scotia, New Brunswick, P.E.I. and Newfoundland.

Mr. Comuzzi: But we have six here, six in the river. How many months a year do they provide ice–breaking services for you?

[*Traduction*]

Pour ce qui est des autres droits, la réponse est non. Certains des ports dont ont parlé M. Beaudin et M. Murray, comme Cacouna et Sorel, pratiquent des tarifs inférieurs parce qu'ils n'ont pas les mêmes coûts inhérents. Ils ne paient pas de taxes municipales, de services de police, etc.

Pour ce qui est du grain, nos tarifs sont inférieurs à ceux des autres élévateurs à grain du St–Laurent.

M. Comuzzi: Par conséquent, les tarifs pratiqués par les différents ports du St–Laurent ne sont pas identiques? C'est ce que j'essaie de déterminer. Il n'y a. . .

M. Taddeo: Et bien, cela dépend. . .

M. Comuzzi: . . .pas d'uniformité?

M. Taddeo: Le port de Montréal est libre de tarifer ses services comme il l'entend, et nous pratiquons les tarifs dont nous avons besoin pour rester compétitifs et accroître notre trafic.

M. Comuzzi: Exactement.

M. Gingras: Nous agissons comme une entreprise commerciale.

M. Comuzzi: D'accord, je vous remercie. Dans votre mémoire, vous dites que vous faites appel à la Garde côtière pour trois services: les aides à la navigation, le dragage et les brise–glaces.

M. Taddeo: Il y en a d'autres; je n'ai pas toute la liste ici.

M. Comuzzi: D'accord. Avez–vous jamais cherché à calculer combien ces services coûteraient au port de Montréal s'ils étaient assurés par le secteur privé?

M. Taddeo: Non, nous n'avons pas fait ce calcul. Nous savons que tous les services de brise–glaces dans notre région. . . Par exemple, nous savons qu'il y a six brise–glaces couvrant ce que vous pourriez appeler le district de Québec. Sept brise–glaces couvrent le reste du Canada, c'est à dire la section maritime. Tout le monde le sait.

Nous disons dans l'industrie que l'on garde ouvert Corner Brook, on garde ouverte l'Île–du–Prince–Édouard, on l'utilise pour des fins environnementales, et l'on garde ouvert Matane. L'industrie dit qu'aujourd'hui les navires ont des coques renforcées, sont plus gros et plus rapides. L'industrie préfère participer aux services fournis avant de déterminer quel est ce service.

En tant qu'administration portuaire, nous n'avons jamais entrepris d'étude spécifique pour déterminer combien cela pourrait coûter en plus ou en moins; nous ne l'avons pas fait.

M. Comuzzi: Donc, les services de brise–glaces pour le port de Montréal sont assurés par six navires de la Garde côtière?

M. Taddeo: Eh bien, six brise–glaces qui couvrent tout le golfe depuis. . .

M. Comuzzi: À partir du golfe, d'accord.

M. Taddeo: Il y en a 13 dans toute la région si l'on englobe Anticosti, les côtes de Nouvelle–Écosse, du Nouveau–Brunswick, de l'Île–du–Prince–Édouard et de Terre–Neuve.

M. Comuzzi: Mais nous en avons six, six dans le fleuve. Combien de mois par an vous fournissent–ils des services?

[*Text*]

Mr. Taddeo: I would presume five to six months.

Mr. Comuzzi: Starting. . .? That long?

Mr. Taddeo: Well, to be very honest with you, I've never followed it that closely. What happens up in the gulf or Anticosti—

Mr. Comuzzi: Excuse me, but—

Mr. Taddeo: Really to me it starts in. . . You have to be ready, so it starts in mid–December and by mid–April it's all over.

Mr. Comuzzi: So it's about four months service?

Mr. Taddeo: It's about four months. But they would be in a better position to explain it to you.

Mr. Comuzzi: We'll do that. I just want to get your thoughts on that.

Mr. Taddeo: Okay, but it's about four months maximum.

Mr. Comuzzi: Do they do dredging on a consistent annual basis?

Mr. Taddeo: Yes, they do maintenance dredging. That's their responsibility for the whole channel.

Mr. Comuzzi: Let me go on. You mention rail restructuring and 22% higher costs in the Canadian rail system rather than the American rail system. Would you say that is made up of the fuel taxes we charge in Canada?

If you were here before, I talked about several factors that cause our non–competitive role in transportation: the provincial fuel tax. . .[*Technical Difficulty—Editor*].

Mr. Taddeo: Across the country, you're right.

Mr. Comuzzi: Across the country. Do either the municipal taxes we pay in each community on court–related facilities or the grants in lieu of taxes. . .?

Mr. Taddeo: I didn't understand that, sir.

Mr. Comuzzi: I can mention the high cost of operating transportation facilities in Canada, made up of fuel taxes as one example. Then there is the high cost of municipal taxation or grants in lieu of municipal taxation that I see you pay here in Montreal, $6.4 million or—

Mr. Taddeo: Yes, we pay $6.8 million and the industry pays $6.8 million. So that's $13 million.

Mr. Comuzzi: Have you ever checked that as a competitive factor as that comes off your budget? Have you ever checked that as a commercial venture as against other commercial ventures in the city of Montreal? Are you paying more? Are you paying less? Have you ever done that comparison?

Mr. Taddeo: Well, yes. What Montreal pays the port authority on our infrastructure. . . We work with Public Works and it's based on the evaluation. Then there's a discount given on the appraisal value on which we are taxed.

[*Translation*]

M. Taddeo: Je dirais de cinq à six mois.

M. Comuzzi: À partir de quand. . .? Tant que cela?

M. Taddeo: Eh bien, pour être très franc, je n'ai jamais suivi cela de très près. Ce qui se passe dans le golfe ou à Anticosti. . .

M. Comuzzi: Excusez–moi, mais. . .

M. Taddeo: Pour nous, cela commence vraiment en. . . Il faut être prêt, et l'on commence donc vers la mi–décembre et l'on n'en n'a plus besoin vers la mi–avril.

M. Comuzzi: C'est donc environ quatre mois de service?

M. Taddeo: Environ quatre mois. Mais la Garde côtière pourrait vous le dire mieux que moi.

M. Comuzzi: Nous allons le lui demander. Je voulais simplement connaître votre position là–dessus.

M. Taddeo: D'accord, mais c'est environ quatre mois, au maximum.

M. Comuzzi: Est–ce que le travail de dragage se fait régulièrement, chaque année?

M. Taddeo: Oui, ils font du dragage d'entretien. Ils ont la responsabilité de tout le chenal.

M. Comuzzi: Permettez–moi de passer à autre chose. Vous avez parlé de la restructuration ferroviaire et indiqué que les coûts ferroviaires sont supérieurs de 22 p. 100 au coût américain. Diriez–vous que l'écart est dû aux taxes sur le carburant perçues au Canada?

Je ne sais pas si vous étiez déjà là, mais j'ai parlé de plusieurs facteurs qui nuisent à notre compétitivité dans les transports: la taxe provinciale sur les carburants. . . [*Difficulté technique—Éditeur*].

M. Taddeo: Dans tout le pays, vous avez raison.

M. Comuzzi: Dans tout le pays. Est–ce que les taxes municipales que l'on paie dans chaque localité sur les installations portuaires, ou les subventions tenant lieu de taxes. . .?

M. Taddeo: Excusez–moi, je n'ai pas compris votre question.

M. Comuzzi: On peut mentionner le coût élevé de l'exploitation des transports au Canada, en raison des taxes sur le carburant, par exemple. Il y a aussi le coût élevé des taxes municipales ou des subventions tenant lieu de taxes que vous payez ici à Montréal, d'après ce que je vois, approximativement 6,4 millions de dollars. . .

M. Taddeo: Oui, nous payons 6,8 millions de dollars et l'industrie paie 6,8 millions de dollars. Cela fait donc 13 millions de dollars en tout.

M. Comuzzi: Avez–vous déterminé si c'est un des facteurs qui nuit à votre compétitivité? Avez–vous déterminé comment ce montant se compare à celui que paient d'autres entreprises commerciales de la Ville de Montréal? Payez–vous davantage? Payez–vous moins? Avez–vous jamais effectué cette comparaison?

M. Taddeo: Eh bien, oui. Ce que Montréal paie à l'administration portuaire sur notre infrastructure. . . Nous travaillons avec Travaux publics et c'est fonction de l'évaluation immobilière. Il y a ensuite un rabais accordé sur la valeur foncière sur la base de laquelle nous sommes taxés.

[*Texte*]

So we've compared. There's a discount given for services the city provides to the port—i.e., firefighting, police, roads, garbage.

Mr. Comuzzi: Yes, but you provide your own police? I would assume you—

Mr. Taddeo: We have a formula, we have a debate, we have a discussion, but then push comes to shove and finally—

Mr. Comuzzi: Do you have anything definitive we could see on that that you could provide us? I'm interested in what other business ventures pay in taxation as compared to what the port facilities are paying.

Mr. Taddeo: To the port?

Mr. Comuzzi: I suspect we're out of tack. I think over the years we've allowed it to grow much too large. That's my personal observation.

Mr. Taddeo: Well I can send you what the stevedores at the port of Montreal who lease our facilities—

Mr. Comuzzi: The next question is—

The Chairman: This is the last.

Mr. Comuzzi: Oh no, I have one more after this.

Mr. Taddeo: I'll send you their study.

Mr. Comuzzi: Okay. If you give me two questions, I'll answer this one. If not, Mr. Chairman, I'll go to my last question. Do I get two questions?

The Chairman: You've got one minute, so you decide.

Mr. Comuzzi: If I get the tone of your submission today, you certainly agree that anything that can be done. . . If we can develop a cost–efficient method of doing something, it proves save and efficient, you would recommend its use?

Mr. Taddeo: Yes, sir.

Mr. Comuzzi: I mean, if we could provide safety in a certain area, better than what we're doing now, you would recommend its use?

Mr. Taddeo: We have to keep driving costs down continuously; I totally agree.

Mr. Comuzzi: Contrary to what you say about certain aspects in your report, if there was a better mousetrap that came along, you'd adopt it, if it was absolutely better in all respects, correct?

The Chairman: Do you want to use specifics, Mr. Taddeo or. . .?

Mr. Taddeo: Well no, of course. I think the port's track record speaks for itself.

Mr. Comuzzi: You're bound towards that?

Mr. Taddeo: That is correct.

Mr. Comuzzi: Did you agree with that because of the St. Lawrence system?

[*Traduction*]

Nous avons donc fait des comparaisons. Il y a un rabais correspondant aux services que la ville fournit au port—lutte contre l'incendie,police, routes, ramassage des ordures.

M. Comuzzi: Oui, mais vous assurez votre propre police? Je suppose que vous. . .

M. Taddeo: Nous avons une formule, un débat, une discussion, mais au bout du compte. . .

M. Comuzzi: Avez–vous des chiffres là–dessus que vous pourriez nous remettre? Cela m'intéresserait de savoir quelles taxes municipales les autres entreprises commerciales paient par comparaison avec les installations portuaires.

M. Taddeo: Au port?

M. Comuzzi: J'ai l'impression qu'il y a un déséquilibre. Je pense qu'au fil des ans on a laissé les taxes municipales augmenter excessivement. C'est mon avis personnel.

M. Taddeo: Je peux vous envoyer ce que les dockers du port de Montréal, qui louent nos locaux. . .

M. Comuzzi: La question suivante est. . .

Le président: Ce sera la dernière.

M. Comuzzi: Oh non, j'en ai encore une autre.

M. Taddeo: Je vous enverrai cette étude.

M. Comuzzi: D'accord. si vous m'accordez deux questions, je répondrai à celle–ci. Sinon, monsieur le président, je passerai à ma dernière. Est–ce que vous m'accordez deux questions?

Le président: Il vous reste une minute, c'est donc à vous de décider.

M. Comuzzi: Si j'ai bien saisi le ton de votre intervention aujourd'hui, vous êtes en faveur de tout ce qui pourrait être fait. . . Si nous pouvons élaborer une méthode rentable de faire quelque chose, si elle permet des économies, vous en seriez partisan?

M. Taddeo: Oui, monsieur.

M. Comuzzi: Je veux dire par là que si nous pouvions assurer la sécurité dans un domaine quelconque d'une meilleure façon qu'à l'heure actuelle, vous recommanderiez de le faire?

M. Taddeo: Nous sommes partisans de réduire les coûts autant que possible; je suis totalement d'accord.

M. Comuzzi: Contrairement à ce que vous dites concernant certains aspects de votre rapport, si quelqu'un proposait une meilleure façon de faire quelque chose, vous l'adopteriez, si elle était meilleure à tous égards, n'est–ce pas?

Le président: Voulez–vous donner un exemple, monsieur Taddeo ou. . .?

M. Taddeo: Eh bien non, bien sûr. Je pense que les résultats du port sont assez parlants.

M. Comuzzi: C'est un engagement?

M. Taddeo: C'est juste.

M. Comuzzi: Étiez–vous d'accord avec cela à cause du système du Saint–Laurent?

[*Text*]

I have a last question. When they were making their presentation a few moments ago the longshoremen said the St. Lawrence system should not have been built. It was built at the wrong time and with the wrong specifications and really didn't contribute a great deal to the port of Montreal, to their job. Would you agree with that statement?

Mr. Taddeo: Maybe it didn't contribute to the specific labour of the longshoremen, but it contributed to the well–being of this country. Secondly, 11% of our business goes through the St. Lawrence Seaway. Thirdly, we had all kinds of ancillary services that came about.

However, the time has changed. Certain people predicted the death of the port of Montreal when the seaway was built. In fact, if you look in the history of the city, the boards of trade, the chambers of commerce. . . That didn't happen. However—

Mr. Comuzzi: So you don't agree with the statement of the longshoremen?

Mr. Taddeo: The traffic that comes in does not impact on them. They're correct on their part.

Mr. Comuzzi: No, but I mean—

Mr. Taddeo: On the other things, the answer is no.

Mr. Comuzzi: If we are going to take it to its logical conclusion, Mr. Taddeo, if there's no traffic that comes in, it doesn't matter who works on the seaway; there aren't any jobs there.

The Chairman: Thank you, Mr. Comuzzi.

By the way, on the matter Mr. Comuzzi touched on with respect to ice–breaking, should the costs of the ice–breaking be allocated among any of the beneficiaries of the service?

Mr. Taddeo: Yes, that's what we say in our brief.

The Chairman: But to what. . .? Are you dealing in percentages here in—

Mr. Taddeo: Well, once the industry has participated with the Coast Guard people or study I understand there's a marine advisory board that's looking at this. If consensus can be reached that, yes, it's going to cost $10 million that has to be recovered, that has to be paid for, then the people getting that service have to agree on how they will share that cost.

[*Translation*]

J'ai une dernière question. Dans leur exposé, il y a quelques instants, les débardeurs ont déclaré que la Voie maritime du Saint–Laurent n'aurait jamais dû être construite. Elle a été construite au mauvais moment et a été mal conçue et n'a pas réellement contribué grand–chose au port de Montréal, et donc à leur travail. Êtes–vous d'accord?

M. Taddeo: Peut–être n'a–t–elle pas contribué suffisamment au travail des débardeurs, mais elle a contribué au bien–être de ce pays. Ensuite, 11 p. 100 de notre trafic passe par la Voie maritime du Saint–Laurent. Troisièmement, elle nous a apporté toutes sortes de services secondaires.

Cependant, les temps ont changé. Certains ont prédit la mort du port de Montréal lorsque la voie maritime a été construite. En fait, si vous regardez l'histoire de la ville, les chambres de commerce. . . Cela n'est pas arrivé. Cependant. . .

M. Comuzzi: Vous n'êtes donc pas d'accord avec cette position des débardeurs?

M. Taddeo: Le trafic qui remonte ne les touche pas. Ils ont raison en cela.

M. Comuzzi: Non, mais je veux dire. . .

M. Taddeo: Pour le reste, la réponse est non.

M. Comuzzi: Et si l'on pousse le raisonnement jusqu'à sa conclusion logique, monsieur Taddeo, s'il n'y a pas de trafic qui rentre, peu importe qui travaille sur la voie maritime, il n'y aura plus d'emplois.

Le président: Je vous remercie, monsieur Comuzzi.

Au fait, pour ce qui est des service de brise–glaces dont M. Comuzzi a parlé, est–ce le coût ne devrait pas en être réparti entre les bénéficiaires?

M. Taddeo: Oui, c'est ce que nous disons dans notre mémoire.

Le président: De quelle façon. . .? Parlons–nous de pourcentage. . .

M. Taddeo: Je crois savoir que lorsque l'étude conjointe faite par l'industrie et la Garde côtière sera terminée, le conseil consultatif se penchera sur la question. Si l'on peut déterminer que, oui, il reste un coût de 10 millions de dollars à recouvrer, alors les bénéficiaires du service vont devoir s'entendre sur le partage de ce coût.

• 1205

The Chairman: Thank you, Mr. Taddeo.

Monsieur Mercier.

M. Mercier: Sur les chiffres, à la page 5, vous dites que le trafic total des marchandises était de 20 millions de tonnes, puis, à la page 6, on parle d'un trafic record de 7 millions de tonnes. Alors, quelle est la différence? De quoi s'agit–il quant aux 20 millions?

M. Taddeo: Les 20 millions, c'est le trafic total et les 7 millions, ce sont les marchandises diverses conteneurisées. Donc, la différence, c'est le pétrole, le blé et les autres vracs. Dans le tableau de la page 25, vous avez une ventilation de tous les genres de trafic que nous manutentionnons au Port de Montréal.

Le président: Je vous remercie, monsieur Taddeo.

Mr. Mercier.

Mr. Mercier: About the figures from page 5, you say that the total traffic was 20 million tonnes and then, on page 6, you talk about a record traffic of 7 million tonnes. So what are these two figures? What are these 20 million tonnes?

Mr. Taddeo: The 20 million tonnes is the total traffic and the 7 million is container traffic. The difference between the two is made up by oil, wheat and other bulk commodities. In the table on page 25 you have a breakdown of all the traffic we handled in the Port of Montreal.

[*Texte*]

M. Mercier: Merci.

M. Guimond: Je voudrais simplement reprendre, monsieur Taddeo, la dernière question que notre président vous a posée. Si on veut refiler la facture à ceux qui bénéficient de la Garde côtière, il faut envoyer la facture à tous ceux qui bénéficient du service. Je pense qu'il serait bon de préciser à notre président qu'il n'y a pas uniquement les armateurs et les navires qui bénéficient du service de déglaçage de la Garde côtière. Il y a aussi ceux qui voient à la prévention des inondations dans la plaine inondable du Saint–Laurent. Donc, il faudrait peut–être refiler la facture à chacune des municipalités riveraines, pas uniquement aux armateurs.

M. Taddeo: Vous savez, pour moi, il était clair qu'il en était ainsi, mais si vous voulez avoir des précisions, la raison principale des brise–glaces est la prévention des inondations et l'environnement. Quand on parle de refiler la facture, il faut être bien clair. Je parle de refiler la facture à tous, et quand je dis tous, je ne parle pas seulement de la province de Québec. Je parle de tous, des Terre–Neuviens, et de ceux de la Nouvelle–Écosse et du Nouveau–Brunswick.

M. Guimond: Monsieur Taddeo, vous dites que la Voie maritime du Saint–Laurent devrait couvrir ses frais d'exploitation et ses dépenses en immobilisations. Lorsqu'on est allés à Washington avec le sous–comité présidé par M. Comuzzi, il était évident que toute la question des tarifs et des péages dans la Voie maritime était un irritant pour les Américains.

Donc, si le gouvernement du Canada arrête de payer, si on applique votre recommandation, qui va payer pour la Voie maritime du Saint–Laurent? Vous dites qu'elle devrait couvrir ses frais d'exploitation. Donc, elle devrait charger plein tarif pour ce que cela coûte, et peut–être que le trafic dans la Voie maritime du Saint–Laurent pourrait en être affecté.

J'en viens à obtenir de votre part l'opinion suivante. On m'a déjà dit que le Port de Montréal ne pleurerait pas la fermeture de la Voie maritime du Saint–Laurent. Quelqu'un me racontait qu'en 1959, quand la Voie maritime du Saint–Laurent a été ouverte, le premier ministre Duplessis avait dit—à ce moment–là, j'avais six ans—:Ce sont des bateaux qui passent devant les ports du Saint–Laurent et qui s'en vont. S'il n'y avait pas de Voie maritime du Saint–Laurent, probablement que le Port de Montréal pourrait devenir un terminus avec intermodalité. Les marchandises pourraient transiter d'autres façons pour aller. . .

M. Taddeo: Est–ce que je peux vous arrêter? Nous sommes déjà un terminus et nous en sommes déjà à l'intermodalité.

M. Guimond: Davantage. . .

M. Taddeo: La Voie maritime, principalement, c'est pour le vrac.

M. Guimond: D'accord.

M. Taddeo: Donc, quand on parle d'autosuffisance et qu'on parle d'appliquer les mêmes règles du jeu à la Voie maritime que celles que vous appliquez au Port de Montréal et aux autres infrastructures—vous avez des déficits et vous voulez les éliminer—, il ne devrait pas y avoir deux poids deux mesures; cela devrait être la même chose pour tout le monde.

M. Guimond: Elle devrait couvrir ses frais d'exploitation. Qui paierait, autrement dit?

[*Traduction*]

Mr. Mercier: Thank you.

Mr. Guimond: I would like to follow up on the last question from our Chairman, Mr. Taddeo. If we want to pass on the cost to the beneficiaries of the Coast Guard services, we will have to make sure everyone pays their share. You should tell our Chairman that it is not only the shipping lines and ships that benefit from ice–breaking by the Coast Guard. There is also all those who benefit from fraud prevention along the St. Lawrence. May be a bill should be sent to all municipalities along the St. Lawrence, and not only to the shipping liens.

Mr. Taddeo: That was so obvious to me that I did not mention it but if you want more information on this, the main reason for the ice–breaking service is prevention of flooding and the environment. With regard to passing on the cost, we should be very clear. We say everybody should pay their share and by that I don't mean only the province of Quebec. I mean everybody, Newfoundland, Nova Scotia and New Brunswick.

Mr. Guimond: Mr. Taddeo, you say that the Seaway should recover its operating and capital cost. When we went to Washington with the Sub–committee chaired by Mr. Comuzzi, it was quite clear that the whole matter of tariffs and tolls in the Seaway was an irritant with the Americans.

So if the government of Canada stops paying, if we implement your recommendation, who's going to pay for the St. Lawrence Seaway? You say it should be self–funding. This means that it should fully recover its costs, but that might affect the traffic in the Seaway.

I would like to have your opinion on this. I have been told that the Port of Montreal wouldn't cry over a closure of the St. Lawrence Seaway. Somebody told me that in 1959, when the Seaway was opened, Premier Duplessis said (I was six years old at the time), "There are ships that bypass the St. Lawrence ports and are lost to us." If there was no St. Lawrence Seaway, the Port of Montreal could become an intermodal terminal. The traffic could move in other ways to. . .

Mr. Taddeo: Could I interrupt you? We already have a terminal and we already are intermodal.

Mr. Guimomd: It could be more. . .

Mr. Taddeo: The Seaway is mainly for moving bulk commodities.

Mr. Guimond: Yes.

Mr. Taddeo: Therefore, when we talk about self–financing and applying the same rules to the Seaway as to the Port of Montreal and the other infrastructures—there are deficits and you want to eliminate them—there shouldn't be two different sets of rules; there should be a level playing field for everyone.

Mr. Guimond: So the Seaway should recover its costs. But who would pay?

[*Text*]

M. Taddeo: Les gens qui paient présentement, comme nous le faisons à Montréal.

M. Guimond: Les utilisateurs.

M. Taddeo: Tous les gens qui en bénéficient.

M. Guimond: D'accord.

À vous, monsieur Gingras, j'adresserai la question suivante. À la page 34, vous nous mentionnez une recommandation vis–à–vis de la composition. Vous aimeriez que l'on maintienne un conseil d'administration d'au moins sept membres dont les nominations demeureraient la responsabilité du ministre des Transports et du gouverneur en conseil.

Est–ce que vous ne convenez pas avec moi que cela donne lieu à des nominations politiques? Pour s'en convaincre, il suffit de voir ce qui arrive lorsque le gouvernement change. Je serais curieux de savoir ce qui est survenu depuis... J'espère que vous avez compris pourquoi j'ai demandé quand vous aviez été nommé. Je voulais savoir si vous aviez été nommé par le Parti libéral ou par le Parti progressiste–conservateur. Vous m'avez dit que vous étiez président depuis 1989. On sait fort bien que lorsqu'il y a un changement de gouvernement, il y a des changements de têtes dans ces postes de conseils d'administration.

• 1210

La formule que le ministre des Transports a développée pour la nouvelle politique nationale des aéroports est celle–ci: des membres nommés par le gouvernement fédéral, des membres nommés par le gouvernement provincial et des membres nommés par d'autres intervenants, par exemple la Ville de Montréal. Est–ce que ce ne serait pas une formule de conseil d'administration beaucoup plus conforme à la réalité de 1995 que ce système archaïque de nominations de patronage que vous recommandez qu'on maintienne?

M. Gingras: Je suis heureux de parler de patronage. D'abord, il y une chose que j'aimerais dire au sujet d'André Gingras comme personne. Je suis arrivé au Port de Montréal en 1985. Ça fait 10 ans que j'y suis. Ma nomination a été renouvelée au Port de Montréal—si vous voulez parler de politique—trois mois avant les élections et je dois en donner crédit au gouvernement au pouvoir: je suis encore là.

J'ai un mandat qui se termine en décembre et vous savez que c'est à la discrétion du premier ministre. Selon la politique actuelle, on a décidé de laisser les gens en mandat. Donc, je pense que c'est déjà un peu moins politisé. Pour vous répondre sur un conseil d'administration régional ou plus cosmopolite, d'accord!

Premièrement, par tradition, le Port de Montréal a un représentant de la Ville de Montréal qui siège à son conseil d'administration. Le ministre rencontre les gens de la Ville. Il fait des suggestions et demande à la Ville de faire des suggestions. Au Port de Montréal, il y a quelqu'un de la Ville de Montréal au conseil d'administration depuis 1971.

Pour ce qui est de l'industrie, il y a M. Bishop qui est membre du conseil d'administration. Il est un débardeur émérite et ancien président de l'Association des débardeurs qui siège au conseil d'administration depuis 1977.

[*Translation*]

Mr. Taddeo: Those who pay at the present time, as we do in Montreal.

Mr. Guimond: The users.

Mr. Taddeo: All those who benefit.

Mr. Guimond: Okay.

To you, Mr. Gingras, I would like to put the following question. On page 34, you have a recommendation regarding membership. You would like to maintain a board of governors where at least seven members would be appointed by the Minister of Transport and the Governor in Council.

Don't you agree with me that this means political appointments? You only need to look at what happens when a new government comes in. I would be curious to know what has happened since... I hope you understood why I asked when you had been appointed. I wanted to know whether you had been appointed by the Liberal Party or by the Progressive Conservative Party. You told me that you've been the chairman since 1989. We certainly know that when there's a change in government, the faces change on these boards of directors.

The Minister of Transport developed the following formula for the new airport policy: some members appointed by the federal government, some members by the provincial government, and some members appointed by other bodies, such as the City of Montreal. Wouldn't a board like that be a lot more in keeping with the reality of 1995 than this archaic system of patronage appointments that you're recommending we maintain?

Mr. Gingras: I'm happy to talk about patronage. First of all, there's something I'd like to tell you about André Gingras as a person. I came to the Port of Montreal in 1985. I've been here for 10 years. My appointment to the Port of Montreal board was renewed—if you want to talk about politics—three months before the election, and I must give credit to the party in power: I'm still here.

My mandate ends in December, and you know that it's renewed at the Prime Minister's discretion. The current policy is to leave the people who have a current mandate. So I think that it's already somewhat less politicized. To answer your question about a regional board of directors or a more cosmopolitan one, I agree!

First of all, the Port of Montreal traditionally has someone from the City of Montreal who sits on its board of directors. The Minister meets with people from the City. He makes suggestions and he asks the City to make suggestions. There has been someone from the City of Montreal on the Port of Montreal's board of directors since 1971.

The industry is represented by Mr. Bishop, who is a member of the board of directors. He is a highly skilled longshoreman and the former president of the Longshoreman's Association, who has been on the board of directors since 1977.

[*Texte*]

Maintenant, parlons brièvement de patronage. Je mettrai les points sur les «i», si vous me le permettez. La semaine dernière, nous avons eu la visite de gens de l'aéroport de Montréal qui sont venus faire une présentation. Ils croient—et c'est leur privilège—que le Port de Montréal devrait avoir le même système que les aéroports de Montréal. Ils nous ont parlé avec beaucoup d'emphase de leur conseil d'administration, comment c'est cosmopolite. Alors, j'ai dit au président: Si c'est si neutre que cela, votre affaire, comment se fait–il que vous avez un avocat là–dessus depuis huit ans et que son bureau a eu 2 millions de dollars en honoraires pour faire votre charte?

Le patronage, monsieur, qu'il soit au niveau fédéral ou municipal. . . La démocratie, c'est un peu ce système–là. Pour ma part, pour autant que les bonnes personnes soient en place, je ne vois pas de problème au patronage.

M. Guimond: J'ai de la difficulté à vous suivre.

M. Gingras: C'est mon opinion personnelle.

M. Guimond: J'imagine que le président du conseil d'administration du Port de Québec. . .

The Chairman: This is only because of time. Mr. Fontana.

Mr. Fontana: Thank you, Mr. Gingras, for your fine presentation and let me applaud you on the recommendations you've put forward thus far. The terms of reference of the minister to this committee are that we seek to find solutions to our marine challenges of the future, and I want to thank you very much for your recommendations.

And thank you, Mr. Taddeo, for correcting me. I was looking at 1993 figures and I see in the 1994 figures that you're up to 22 million tonnes, practically where you were back in 1984.

I still do have some concerns. If I was to compare your operating revenues in 1984 to what they are probably in 1994—ten years—they're practically the same, yet your operating income after expenses has gone from $10.9 million to probably $1.5 million or $2 million in 1994. That leads me to believe that either your tariffs are not keeping pace or your expenses in the past ten years are increasing that much more. Perhaps you might address that question.

Secondly, I know the minister is very interested in making sure. . .and I agree totally that we need a national port system that's within the federal structure to ensure that we're very competitive.

• 1215

Have you checked to see where the Montreal port is in relation to other ports? That's not specifically in Canada, because, you're right, you're the only containerized port on the St. Lawrence. How do you compare in terms of cost to your North American or U.S. counterparts? As you know, they are our biggest competitors in terms of how we're going to move, especially in light of what the railways are doing. You might perhaps be able to tell us how you compare to other North American or U.S. ports, because competition is the big thing.

[*Traduction*]

Now let's talk briefly about patronage. I'll just dot the "i" if you don't mind. Last week, some people from the Aéroport de Montréal visited us and gave us a presentation. They believe—and it's their privilege to believe—that the Port of Montreal should have the same system as the Montreal airport authority. They strongly emphasize that their board of directors is very cosmopolitan. So then I told their chairman, "If it's all that neutral, why is it that you've had a lawyer on the board for eight years and his office has received $2 million worth of fees to draw up your charter?"

Sir, patronage at the federal or municipal level. . . It's a part of democracy. As far as I'm concerned, as long as good people are there, I don't see any problem with patronage.

Mr. Guimond: I have a hard time following you.

Mr. Gingras: It's my own personal opinion.

Mr. Guimond: I suppose that the chairman of the board for the Port of Quebec. . .

Le président: Je vous coupe la parole seulement parce que le temps nous presse. Monsieur Fontana.

M. Fontana: Merci, monsieur Gingras, de votre excellent exposé, et permettez–moi de vous féliciter des recommandations que vous avez formulées jusqu'ici. Dans le mandat que le ministre a donné à ce comité, il nous a demandé de trouver des solutions pour relever les défis maritimes de l'avenir, et je tiens à vous remercier beaucoup de vos recommandations.

Je vous remercie également, monsieur Taddeo, de m'avoir corrigé. Je regardais les chiffres de 1993, et je vois qu'en 1994, votre trafic se chiffre maintenant à 22 millions de tonnes, ce qui est pratiquement le même niveau qu'en 1984.

Ceci étant dit, j'ai encore quelques préoccupations. Si je compare vos recettes d'exploitation de 1984 aux recettes d'exploitation probables de 1994—un intervalle de 10 ans—je constate qu'elles sont presque les mêmes, mais je vois que vos revenus d'exploitation après dépenses ont passé de 10,9 millions de dollars à probablement 1,5 ou 2 millions de dollars en 1994. Je dois donc conclure, ou bien que vos tarifs n'augmentent pas, ou bien que vos dépenses des 10 dernières années augmentent d'autant plus. Pourriez–vous répondre à cette question?

Deuxièmement, je sais que le ministre veut absolument s'assurer. . . et je suis tout à fait d'accord avec vous pour dire qu'il faut un système portuaire national à l'intérieur de la structure fédérale pour s'assurer que nous sommes très compétitifs.

Avez–vous vérifié pour voir où le Port de Montréal se situe par rapport à d'autres ports? Je ne veux pas parler seulement des ports canadiens, puisque, comme vous dites, vous êtes le seul port de fret conteneurisé du Saint–Laurent. Comment vos coûts se comparent–ils aux autres ports semblables des États–Unis ou de l'Amérique du Nord? Comme vous le savez, ce sont ces ports qui sont nos compétiteurs les plus importants en ce qui concerne le mouvement du fret, surtout en raison de ce que font les chemins de fer. Vous pourriez peut–être nous dire comment vous vous comparez aux autres ports américains ou nord–américains étant donnée l'importance de la concurrence.

[*Text*]

Mr. Taddeo: First, look at the financial results in the profile.

Mr. Fontana: Yes, I'm looking at our own documents, not yours.

Mr. Taddeo: Look at the profile of the Port of Montreal after the organizational chart.

I'm told that the pages can't be numbered because we have different computer systems. That's technology, but anyway. . .

Page 7 shows the financial results for the Port of Montreal. Look at our operating administrative expenses. From 1986–94, as I mentioned in my brief, they've stagnated; they haven't changed. The revenues haven't changed either in that same period, but we've made operating profits.

I also mentioned in my brief that we introduced an incentive plan in 1986. The Port of Montreal, being fully aware of its competitive position, introduced an incentive plan in 1986 to encourage container traffic to come through Montreal.

Having done an in–house study, I went to the board at that time. Mr. Gingras was just coming on stream. Mr. Corey was then chairman. He's another Montrealer who's been involved with the port. Mr. Finestone, who was also on the board then, was from the board of trade. These were all people who were from the local

milieu, en passant, des gens du milieu.

When I went to them with a rebate plan or incentive to help the industry to allow Montreal to stay competitive and reduce the tariffs, the first thing they said was that the Italian has gone nuts. That's the first thing they said. The second thing they said was that they would allow me to do it on the proviso that I don't increase costs. It was on the proviso that I will not affect the financial status of the Port of Montreal and its ability to continue to pay for its investments.

The Port of Montreal, since 1962, has paid for all its capital additions *en passant*. If we look at that, our costs have been compressed. We have to control it and run it like a business. So they haven't gone up; they've gone down. That's number one.

The revenues remained the same. We reduced our revenue rates. There were two things: we introduced an incentive plan, and traffic went down. But even though traffic went down, and even though there was a recession, we still made a profit.

For your information, the shipping lines that come to Montreal feel that we should not make a profit. They believe we should be a burden on the taxpayer. *C'est le gouvernement, envoye, pitch.* We said no, we're not going to pitch. If you want us to be active, we'll be active.

[*Translation*]

M. Taddeo: Je vous invite à vous reporter aux résultats financiers qui se trouvent dans le profil.

M. Fontana: Oui, j'ai ici nos documents, mais pas les vôtres.

M. Taddeo: Allez au profil du Port de Montréal qui se trouve après l'organigramme.

Il semble que les pages ne peuvent pas être numérotées parce que nous avons des systèmes informatiques différents. Voilà la beauté de la technologie, en tout cas. . .

Vous avez à la page 7 les résultats financiers du Port de Montréal. Voyez quelles sont nos dépenses d'exploitation et d'administration. Comme je l'ai dit dans mon mémoire, elles sont demeurées inchangées de 1986 à 1994. Les revenus sont aussi demeurés inchangés pour la même période, mais nous avons réalisé un bénéfice d'exploitation.

J'ai également fait état dans mon mémoire du plan d'incitation que nous avons mis sur pied en 1986. Conscient de sa situation concurrentielle, le Port de Montréal a lancé en 1986 un plan d'incitation destiné à encourager le trafic conteneurisé à passer par Montréal.

Après avoir réalisé une étude interne, je suis allé voir les membres du conseil d'administration à ce moment–là. M. Gingras venait tout juste d'entrer en fonctions. M. Corey était président. Il s'agit d'un autre Montréalais qui s'intéresse à l'avenir du port. M. Finestone, qui était aussi membre du conseil d'administration à l'époque, représentait la Chambre de commerce. Ils étaient tous des gens du milieu,

by the way, from the local area.

Quand je leur ai proposé de lancer ce plan de remise ou d'incitation aux entreprises pour que le Port de Montréal puisse demeurer compétitif et réduire ses tarifs, ils ont commencé par dire que l'Italien avait perdu la boule. C'est la première chose qu'ils m'ont dite. Puis, ils m'ont dit qu'ils approuveraient le plan à condition qu'il n'en résulte pas d'augmentation des coûts. Ils l'ont donc approuvé à condition qu'il n'ait pas de conséquences néfastes pour la situation financière du Port de Montréal ni pour sa capacité à continuer à assumer ses dépenses d'immobilisation.

Soit dit en passant, le Port de Montréal assume depuis 1962 toutes ses dépenses d'immobilisation. Ainsi, nous avons réussi à diminuer nos coûts si l'on tient compte de ces dépenses. Nous devons limiter nos frais et gérer le port comme une entreprise. Les coûts n'ont donc pas augmenté, et ils n'ont pas diminué. Première constatation.

Les revenus sont demeurés au même niveau. Nous avons réduit nos tarifs. D'une part, nous avons mis sur pied notre plan d'incitation et, d'autre part, le trafic a baissé. Cependant, en dépit de cette baisse du trafic et en dépit de la récession, nous avons quand même réalisé un bénéfice.

Soit dit en passant, les compagnies de navigation qui viennent à Montréal estiment que nous ne devrions pas réaliser de bénéfices. Elles estiment que nous devrions être un fardeau pour le contribuable. *We're dealing with the government here, go for it, pitch.* Nous avons refusé de jouer le jeu. Si vous voulez que nous soyons actifs, leur avons–nous dit, nous le serons.

[*Texte*]

Second, we can go a bit further in terms of the competitive situation. I'll refer you to two pages. Page 13 shows the containerized traffic of major eastern seaboard ports. That gives you a 15–year history of New York, Baltimore, Hampton Roads, Montreal, and Halifax.

If you look at 1978–93, you'll see that Montreal has grown at an annual average of 6.8% in container movements. New York had 0.6%. Baltimore had no growth. Hampton Roads, which is in Virginia, had 7.9%. Halifax had 2.4%.

If you look at 1993–94, Montreal grew by 18.9%. Baltimore had 14%. Hampton Roads had 10%. New York, I know, was less. It says it's not available there, but it's less than that.

If you flip over to the next page, you'll see a chart entitled "Market Share for Containerized Cargo on North Atlantic Routes: Markets of Quebec & Ontario and United States Midwest & Northeast 1993" Montreal had 33.6% of the market share. Halifax had 9.7%. New York had 30.3%. Wow. What that means is that, on the pure north Atlantic, Montreal is ahead of New York traffic. New York has more total container traffic because they have a basin of 30 million people and they're also drawing from South America, Australia, China, and Asia. Montreal is not a player in China, so I don't worry about China, Asia or Japan.

Mr. Fontana: Thank you very much. Had we been given these before this morning, obviously I wouldn't have had to ask questions. And they've said worse about Italians, so thank you very much.

Mr. Taddeo: I know. I've been told that in both languages.

Mr. Fontana: One final question, if I may.

Mr. Comuzzi: Oh, you're the Italian they were referring to; I thought it was Fontana.

Mr. Taddeo: Well, of course.

• 1220

Mr. Fontana: I have a final question. It relates to your recommendations on page 30 as to the governance of the Montreal port. You indicate that you want to remain a crown corporation. You want certain ties, but at the same time you want autonomy. I'm just wondering whether or not there's another model that might not give you full autonomy, but within a national structure. I'm just wondering what it is that you find so attractive about a crown corporation that you might not find in a complete other mechanism—call it what you will.

Maybe it's perhaps something similar to the airport models that we've developed in the country in which they have total autonomy. The government is there to play the part of regulator, but in fact it gives you the decisions to make on the

[*Traduction*]

Permettez–moi maintenant de vous donner un peu plus de détails au sujet de notre situation concurrentielle. Je vous invite à vous reporter à deux pages en particulier. La page 13 indique le trafic conteneurisé pour les grands ports de la côte est. Vous avez là l'évolution sur 15 ans des ports de New–York, de Baltimore, de Hampton Roads, de Montréal et de Halifax.

Comme vous pouvez le voir, pour la période de 1978 à 1993, Montréal a connu une croissance annuelle moyenne de 6,8 p. 100 de son trafic conteneurisé. À New–York, la croissance a été de 0,6 p. 100. Elle a été nulle à Baltimore. À Hampton Roads, en Virginie, elle a été de 7,9 p. 100 et, à Halifax, elle a été de 2,4 p. 100.

Pour l'exercice 1993–1994, le trafic à Montréal s'est accru de 18,9 p. 100. À Baltimore, il a augmenté de 14 p. 100 et, à Hampton Roads, de 10 p. 100. Je sais qu'à New–York la croissance a été moindre. On dit là que les chiffres ne sont pas disponibles, mais je sais qu'elle a été moindre.

Si vous passez à la page suivante, vous voyez un tableau intitulé «Part de marché pour le fret conteneurisé sur les routes de l'Atlantique–Nord: marchés du Québec et de l'Ontario ainsi que du Midwest et du Nord–Est des États–Unis 1993», où vous pouvez constater que la part de marché de Montréal était de 33,6 p. 100. Celle de Halifax était de 9,7 p. 100, tandis que celle de New–York était de 30,3 p. 100. Incroyable! Ainsi, Montréal est en avance sur New–York quand on ne compte que le trafic qui passe par l'Atlantique–Nord. Le total du trafic conteneurisé à New–York est plus élevé parce que le port a un bassin de 30 millions d'habitants et que son trafic lui vient aussi de l'Amérique du Sud, de l'Australie, de la Chine et de l'Asie. Comme Montréal n'est pas du tout présent sur le marché chinois, je ne m'inquiète pas de la Chine, de l'Asie ou du Japon.

M. Fontana: Merci beaucoup. Si nous avions eu ces chiffres ce matin, je n'aurais évidemment pas eu besoin de poser de questions. Et ils ont déjà dit pire que ça au sujet des Italiens. Merci beaucoup.

M. Taddeo: Oui, je sais. Je l'ai entendu dans les deux langues.

M. Fontana: Je voudrais vous poser une dernière question.

M. Comuzzi: Ah, c'est vous l'Italien dont ils parlaient; je croyais qu'il s'agissait de Fontana.

M. Taddeo: Oui, bien sûr.

M. Fontana: J'ai une dernière question. À la page 30, vous faites des recommandations en ce qui concerne l'administration du Port de Montréal. Vous dites que vous voulez conserver votre statut de société d'État. Vous voulez maintenir certains liens tout en jouissant d'une autonomie totale. Je me demande s'il n'y a pas un autre modèle qui vous assurerait cette autonomie totale, mais sous l'égide d'une structure nationale. Je me demande quel avantage particulier vous trouvez à votre statut de société d'État que vous ne trouveriez pas dans un tout autre mécanisme ou modèle—si vous voulez.

Vous trouveriez peut–être les avantages que vous recherchez dans un modèle semblable à celui que nous avons adopté pour les aéroports canadiens et qui leur permet d'être pleinement autonomes. Le rôle du gouvernement se limiterait à la

[*Text*]

revenue and expense side. You don't have to report to anyone except to yourselves and your stakeholders. We'll just get out of your way. We'll make you do a good job. You do whatever you want. Essentially, the government would assist in security and safety and would set national guidelines and regulations, but it would essentially let you run your shop. Wouldn't you like that rather than being a crown corporation?

Mr. Taddeo: First, a stakeholder, even in the airport structure, is the Government of Canada.

Mr. Fontana: No.

Mr. Taddeo: Oh, yes.

Mr. Fontana: Not necessarily.

Mr. Taddeo: Oh, yes. It's the Government of Canada.

Mr. Fontana: We just changed it, sir.

Mr. Taddeo: I stand to be corrected.

Mr. Fontana: We don't have to be the operator of the system. We can't be the landlord but we can allow talented people to run the shop. This is as opposed to reporting to a minister, or the CTC in your case.

I'm rather surprised that you wouldn't have asked for total autonomy. You could show us the kind of job you can do. We would forget about the dividends and the debt and just let you do your job as you're now doing. Wouldn't you like that?

Mr. Taddeo: The minister spoke about a national policy.

Mr. Fontana: That's fine

Mr. Taddeo: Also, Mr. Gingras referred earlier to the role that ports play vis–à–vis airports and the international aspects. But what I'm trying to say is look at what we have right now. We're a crown corporation. We own our assets. We own our buildings. We have freedom for our tariffs, our costs and our profits.

There is the the Financial Administration Act. I love it. As an administrator or a chief executive officer, I make sure the financial controls and the audit controls are there.

When you talk of stakeholders, that has to be defined. If the stakeholder is to be the federal government, and I think it should be, and if there is a formula... We looked at it quickly. Legally, I think we have to go through various hoops to achieve total autonomy. This is what we're saying, de facto. Say you give full vent to the Financial Administration Act and blanket approval for our capital projects once a year, which is only normal to me. Say you go to a stakeholder and submit your capital budget, which has been vetted by a board of directors of knowledgeable business people from the community, who are not, as they say in Quebec, *des deux de pique*. Then you just send it to the minister so it will be forwarded to the Treasury

[*Translation*]

réglementation et il vous appartiendrait de prendre toutes les décisions relatives aux recettes et aux dépenses. Vous n'auriez à rendre de compte à personne si ce n'est à vous–mêmes et aux parties intéressées. Nous vous laisserions le champ libre. Nous nous contenterions de nous assurer que vous suivez les règles, mais pour le reste, vous feriez comme bon vous semblerait. Mis à part le rôle du gouvernement au chapitre de la sécurité, en ce qui concerne notamment l'établissement d'une réglementation et de lignes directrices nationales, vous auriez ni plus ni moins carte blanche. Ne préféreriez–vous pas un modèle comme celui–là à celui de société d'État?

M. Taddeo: Premièrement, même dans la structure des aéroports, le gouvernement canadien est une partie intéressée.

M. Fontana: Non.

M. Taddeo: Mais si.

M. Fontana: Pas nécessairement.

M. Taddeo: Si, je vous le dis. Le gouvernement canadien est une partie intéressée.

M. Fontana: Nous venons de changer cela, monsieur.

M. Taddeo: Je veux qu'on me démontre le contraire.

M. Fontana: Il n'est pas nécessaire que le gouvernement soit l'exploitant du système. Il peut être propriétaire et permettre à des gens de talents de gérer la boîte. Vous n'auriez donc pas de compte à rendre à un ministre, ou plutôt en ce qui vous concerne, à l'Office national des transports.

Je suis quelque peu surpris que vous ne demandiez pas l'autonomie totale. Vous pourriez nous montrer ce dont vous êtes capables. Vous n'auriez plus à vous soucier des dividendes ni de la dette, et vous n'auriez qu'à faire votre travail comme vous le faites à l'heure actuelle. Cela ne vous conviendrait–il pas?

M. Taddeo: Le ministre a parlé d'une politique nationale.

M. Fontana: C'est très bien.

M. Taddeo: Par ailleurs, M Gingras a parlé tout à l'heure du rôle que jouent les ports vis–à–vis des aéroports ainsi que des aspects internationaux. J'essaie de vous montrer que nous sommes déjà dans une excellente situation. En tant que société d'État, nous sommes propriétaires de nos éléments d'actif et de nos bâtiments, et nous déterminons nous–mêmes nos tarifs, nos coûts et nos profits.

Nous sommes soumis à la Loi sur la gestion des finances publiques. J'adore cette loi. En ma qualité de directeur ou de premier dirigeant, je veille à ce que nous ayons les mécanismes voulus en matière de gestion financière et de vérification.

Vous avez parlé de parties intéressées, mais il faudrait définir ce terme. Si le gouvernement fédéral est partie prenante, comme il devrait l'être à mon avis, et s'il existe une formule... Nous avons examiné la chose rapidement. Je crois que, sur le plan juridique, il nous faudrait passer par diverses étapes pour atteindre l'autonomie totale. Voilà ce que nous disons en fait. Si nous étions simplement tenus de respecter les dispositions de la Loi sur la gestion des finances publiques et d'obtenir une fois l'an l'approbation de tous nos projets d'immobilisation, il me semble que cela serait parfaitement normal. Nous présenterions à la partie prenante notre budget d'immobilisation, qui aurait été approuvé au préalable par un

[*Texte*]

Board. It provides a dual assurance. It provides a national aspect and also makes sure that locally you are taking care of your own interests. If there's a law that does it, then let's have it.

Mr. Fontana: I would agree with you, except that the government also has certain priorities. Sometimes, when it carries crown corporations, it carries their debt and problems. I'm just suggesting that there is a mechanism that maybe you and I could discuss. We could look forward to giving you what you want, but at the same time ensuring you're part of a national system.

Mr. Taddeo: Oh, I fully agree—

Mr. Fontana: Don't get me wrong. You can be part of national system, but you don't necessarily have to be a crown corporation in order to do that.

Mr. Taddeo: I fully agree. We didn't have a chance, unfortunately, to look at that technically with all the legal ramifications. When we started looking at it we found that it was very complex.

We even looked at the airport structure. Mr. Gingras referred to this. I think they spent over $2.5 million in legal fees to circumvent certain—

Mr. Fontana: We learned, over four years, the mistakes of the former government, so I think we're doing a bit better.

Mrs. Terrana: I agree with Joe. In fact, I was going to ask the same question. I think we should get out of this crown corporation business, but I leave it with you as something to be started.

What concerns me is CN. As you know, CN may be privatized in the future. Again, we have to look at all the excise taxes, other taxes and disincentives, etc. But if CN is privatized, what kind of impact would it have on your port?

Mr. Taddeo: Right now CN traffic through the port of Montreal is limited. CP is handling most of the container movements through Montreal and most of the other bulks.

• 1225

When we say privatize, with all due respect, Madam, when I ask people what they mean by privatize, do they mean setting up a company from zero that people put shares into like Air Canada... If that's what they mean, what I think it will do to Montreal... Right now Montreal benefits from the fact that we have the two railways serving the port of Montreal. I sincerely believe the tunnel in Sarnia will help the port of Montreal more than any other port because this is the gateway.

[*Traduction*]

conseil d'administration composé de gens d'affaires du milieu, qui ne sont pas, comme on dit au Québec, des deux de pique. Nous enverrions donc notre budget au ministre, qui le transmettrait au Conseil du Trésor. Cette façon de faire offre une double assurance. Car, il y a d'une part l'intérêt national qui entre en ligne de compte et d'autre part l'obligation d'assurer une gestion qui donne satisfaction aux représentants du milieu. Nous ne nous opposons aucunement à ce qu'il y ait une loi en ce sens.

M. Fontana: Je veux bien, mais le gouvernement a aussi certaines priorités. Parfois, quand il assume la responsabilité de sociétés d'État, il assume leurs dettes et leurs problèmes. Je veux simplement vous montrer qu'il pourrait y avoir un mécanisme dont vous et moi pourrions discuter. Vous seriez intégrés à un réseau national, mais vous auriez toute la marge de manoeuvre que vous pourriez souhaiter.

M. Taddeo: Oui, je suis parfaitement d'accord avec vous..

M. Fontana: Pour être sûr qu'il n'y a pas de méprise, je tiens à préciser que, pour faire partie du réseau national, vous n'auriez pas nécessairement besoin d'être une société d'État.

M. Taddeo: Je suis entièrement d'accord avec vous. Malheureusement, nous n'avons pas pu en faire une analyse détaillée et examiner toutes les conséquences juridiques. Dès que nous avons commencé à nous y intéresser, nous avons pu constater à quel point la question est complexe.

Nous avons même examiné la structure des aéroports. M. Gingras vous en a parlé. Je crois que, dans le cas des aéroports, on a payé pour 2,5 millions de dollars d'honoraires aux avocats afin de contourner certains...

M. Fontana: Nous avons été à même, au cours de la période de quatre ans, de mesurer les erreurs du gouvernement précédent, et je crois que nous nous tirons un peu mieux d'affaires.

Mme Terrana: Je suis d'accord avec Joe. J'avais même l'intention de poser la même question. Je trouve que nous devrions faire disparaître les sociétés d'État, mais je vous laisse le soin d'amorcer la réflexion à ce sujet.

Je m'intéresse tout particulièrement au CN, qui, comme vous le savez, pourrait être privatisé. Encore là, il faut tenir compte de toutes les taxes d'accise, des autres taxes et des contre-incitations, etc. Si toutefois le CN était privatisé, quelle serait l'incidence sur le Port de Montréal?

M. Taddeo: À l'heure actuelle, le trafic du CN qui transite par le Port de Montréal est peu important. C'est surtout le CP qui s'occupe du fret conteneurisé et des expéditions en vrac qui transitent par Montréal.

Vous parlez de privatisation, mais sauf le respect que je vous dois, madame, quand je demande aux gens ce qu'ils entendent par là, s'il s'agit de bâtir à partir de rien une entreprise où on pourrait acheter des actions, comme dans le cas d'Air Canada... Si c'est là ce qu'ils entendent par la privatisation, les conséquences pour Montréal selon moi... À l'heure actuelle, le Port de Montréal a l'avantage d'être servi par deux lignes de chemin de fer. Je suis persuadé que le tunnel

[*Text*]

If CN is privatized, well *tant mieux* because it will just increase the competitive situation. The more there's competition. . . Montreal is a major gateway and up until now, thank God, our ancestors took care of it. We have to make sure we continue to take care of it. So if CN is privatized, we won't object to that.

Mrs. Terrana: I have hopes, because I heard Mr. Gingras say we are always behind the Americans and he seems to be progressive in his way of looking at things. Our minister, as you know, is extremely progressive.

Mr. Chairman, can I share this with Mr. Comuzzi?

The Chairman: No, we can't. Mr. Hubbard.

Mr. Hubbard (Miramichi): Mr. Chairman, I have a couple of points and I'll put them together.

With your ten–year period ending in December 1994, you indicate a sale of assets of $16.4 million. I'd like a brief comment on that. Secondly, your operating revenues, profits, were $47.7 million. Could you explain to the committee where the $75 million on investment income comes from? We're also looking at the fact that during this period you turned in $106.5 million in dividends, yet the federal government wrote off debts of $231 million. Are there more federal debts attached to the port of Montreal?

Mr. Taddeo: To answer the first question on the assets, there are two things. First of all, when the Old Port Corporation was created in 1977, the Port of Montreal had 50 hectares of land right in the heart of Montreal, including the Autostade. Those assets were paid for by the then National Harbours Board, Port of Montreal, a heavily centralized system.

In the process of transferring our assets to la Société du Vieux Port de Montréal, the Old Port Corporation, the transfer was made on a commercial basis. Therefore the people in the Old Port Corporation some civil servants in Ottawa did not want. . . They said no, no, and we said at the port—I was there at the time—my predecessors and the previous people in Ottawa said no, that the transfer had to be made on a commercial basis. So it was a transfer on a commercial basis. There was a capital gain. That explains about $5 million.

The other $5 million of assets we're talking about is that in 1990 the Port of Montreal purchased the Contrecoeur bulk terminal on the south shore. We have a land mass that we purchased in 1988 that we committed for long–term growth, and we also purchased in 1990 the bulk terminal of IOC because they said they wanted to get out of the business of operating a bulk terminal. So we purchased the land and we purchased the operation.

The Port of Montreal has as a mandate not to operate the facilities against the stevedores who are in the port, to compete with your own stevedores. That's the mandate we have from the federal government. So we operated that terminal for two and a

[*Translation*]

de Sarnia profitera davantage au Port de Montréal qu'à n'importe quel autre port parce que Montréal est la porte d'entrée. Si le CN est privatisé, ce sera tant mieux, car la concurrence s'en trouvera accrue. Plus la concurrence est vive. . . Montréal est une importante porte d'entrée et, jusqu'à maintenant, Dieu merci, nos ancêtres ont veillé à sa survie. Nous ne nous opposerions pas à la privatisation du CN.

Mme Terrana: Je nourris des espoirs, parce que j'ai entendu M. Gingras dire que nous sommes toujours en retard sur les Américains et qu'il semble avoir une attitude progressiste. Comme vous le savez, notre ministre est extrêmement progressiste.

Monsieur le président, puis–je partager mon temps de parole avec M. Comuzzi?

Le président: Non, c'est impossible. Monsieur Hubbard.

M. Hubbard (Miramichi): Monsieur le président, j'ai deux questions que je poserai l'une à la suite de l'autre.

Pour la période de dix ans se terminant en décembre 1994, vous indiquez des ventes d'actifs de 16,4 millions de dollars. Je voudrais en savoir un peu plus long là–dessus. Par ailleurs, votre revenu d'exploitation, c'est–à–dire votre bénéfice, était de 47,7 millions de dollars. Pourriez–vous expliquer au comité d'où viennent ces 75 millions de dollars de revenus de placements? Je constate également que, pour la même période, vous avez versé pour 106,5 millions de dollars de dividendes, alors même que le gouvernement fédéral a radié pour 231 millions de dollars de dettes. Le Port de Montréal a–t–il d'autres dettes envers le gouvernement fédéral?

M. Taddeo: En réponse à votre première question sur les actifs, je dois vous signaler deux choses. Premièrement, quand la Société du Vieux Port a été créée en 1977, le Port de Montréal possédait 50 hectares, y compris l'autostade, en plein coeur de Montréal. Ces actifs avaient été payés parle Port de Montréal comme composante de ce qui s'appelait alors le Conseil des ports nationaux, système fortement centralisé.

Le transfert de nos actifs à la Société du Vieux Port de Montréal s'est fait sur une base commerciale. Par conséquent, les dirigeants de la Société du Vieux Port. . . certains fonctionnaires fédéraux ne voulaient pas. . . Ils ont dit, non pas question, et nous, les dirigeants du port—j'étais là à l'époque—mes prédécesseurs et les personnes en poste à Ottawa auparavant avaient dit non, que le transfert devait se faire sur une base commerciale. Le transfert s'est donc fait sur une base commerciale et a donné lieu à un gain en capital. Voilà l'origine de 5 millions de dollars.

Les 5 autres millions de dollars d'actifs viennent du terminal de vracs de Contrecoeur, sur la rive sud, que le Port de Montréal a acheté en 1990. Nous avions des terrains que nous avions achetés en 1988 en prévision d'une croissance à long terme, et nous avons également acheté en 1990 le terminal de vracs de l'IOC, qui voulait cesser de l'exploiter. Nous avons donc acheté le terrain et le terminal.

De par son mandat, le Port de Montréal ne peut pas exploiter d'installations portuaires qui l'amèneraient à faire concurrence à ses propres débardeurs. Cela irait à l'encontre du mandat que nous avons du gouvernement fédéral. Nous avons

[*Texte*]

half years with our own people and we then found a terminal operator, a stevedoring contractor in Montreal. First it went through public tenders, public bids, a long and arduous negotiation, and when we sold it to them we made a capital gain of $6 million.

If all crown corporations were to be run, if I may so humbly say, like the Port of Montreal, the government wouldn't have a deficit.

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Taddeo: I mean that. I don't think the problem is the crown corporation. I think the problem is what the stevedores said, where everybody

à tout bout de champ, essaye d'aider son petit. . .

The federal government spent $1.5 million to help Valleyfield, and the provincial government $7 million, and we're sitting there in Montreal trying to make it financially viable. Hey, *un instant.*

Mr. Hubbard: Getting back to the $75 million of investment, where did this come from?

Mr. Taddeo: In 1958 the federal cabinet decreed that the advances that had been made to the Port of Montreal to build this beautiful port should not be repaid. There were loans totalling $130 million. However, to be recorded in the books were interest charges that accumulated over the years. They totalled, between the advance loans not repaid from 1958, $130 million, and $98 million of accumulated interest charges, so you have $231 million.

During that time the Port of Montreal paid for all its administrative costs, all its operating costs and all its capital projects, never borrowed one penny from the treasury, so it accumulated cashflows. The government then turned around and that's why when the government decreed a dividend of $100 million, myself and the board said this makes sense. We're wiping out $231 million for $100 million, we're paying dividends like any business entity, like Hydro–Québec, and we're accumulating cashflows to pay for our own capital budget.

• 1230

We now have $62 million in the bank, with $60 million invested in treasury bills or long–term Government of Canada bonds. We took the decision in 1977 to buy Government of Canada bonds, paying 13%. So that's where that $75 million comes from; it comes from our accumulated cash. We have $62 million in the bank, and that's why we say we can pay for all our capital additions that have to come.

Mr. Hubbard: That's very worthy of note, Mr. Chairman. Finally I have a point on petroleum.

[*Traduction*]

donc assuré nous–mêmes l'exploitation du terminal pendant deux ans et demi, jusqu'à ce que nous trouvions un exploitant de terminal, un entrepreneur en débardage de Montréal. Nous avons d'abord procédé à un appel d'offres, processus long et ardu, avant de vendre le terminal à l'entrepreneur en question, et nous avons réalisé un gain en capital de 6 millions de dollars.

Permettez–moi de vous dire en toute humilité que, si toutes les sociétés d'État étaient gérées comme le Port de Montréal, le gouvernement n'aurait pas de déficit.

Des voix: Ah! Ah!

M. Taddeo: Je suis sérieux. Je ne pense pas que ce soit le statut de société d'État qui fasse problème. Je crois plutôt, comme les débardeurs, que le problème tient au fait que chacun

is always trying to help this one or. . .

Valleyfield a reçu 1,5 million de dollars d'aide du gouvernement fédéral et 7 millions de dollars du gouvernement provincial, et, pendant ce temps, nous essayons d'assurer la viabilité financière du Port de Montréal. Hé bien, un instant.

M. Hubbard: Si nous revenons à ces 75 millions de dollars de revenus de placements, d'où proviennent ces sommes?

M. Taddeo: En 1958, le conseil des ministres fédéraux a décidé que les avances qui avaient été consenties au Port de Montréal pour la construction de ce beau port n'auraient pas à être remboursées. Le total des prêts s'élevait à 130 millions de dollars. Les frais d'intérêt qui s'étaient accumulés au fil des ans devaient toutefois nous être imputés. Les avances qui avaient été annulées en 1958 s'élevaient à 130 millions de dollars, tandis que les frais d'intérêt accumulés totalisaient 98 millions de dollars, pour un total de 231 millions de dollars.

Pendant ce temps, le Port de Montréal avait assumé toutes ses dépenses d'administration, d'exploitation et d'immobilisation, sans jamais emprunter un cent au trésor public. Il avait donc accumulé des liquidités. Ainsi, quand le gouvernement a décrété que nous verserions un dividende de 100 millions de dollars, les membres du conseil d'administration et moi–même avons dit que c'était raisonnable. Nous nous trouvions à verser 100 millions de dollars pour effacer 231 millions de dollars de nos livres, nous payons ainsi des dividendes comme n'importe quelle autre entreprise, comme Hydro–Québec par exemple, et nous accumulons des liquidités qui pourraient servir à payer nos dépenses d'immobilisation.

Nous avons maintenant 62 millions de dollars à la banque, dont 60 millions sont investis dans des bons du Trésor ou des obligations d'épargne du Canada à long terme. En 1977, nous avons pris la décision d'acheter des obligations d'épargne du Canada, dont le taux d'intérêt était fixé à 13 p. 100. Voilà d'où viennent ces 75 millions de dollars; il s'agit des liquidités que nous avons réussi à accumuler. Nous avons 62 millions de dollars à la banque, c'est pourquoi nous disons que nous sommes en mesure de payer tous nos projets d'immobilisation futurs.

M. Hubbard: C'est très louable, monsieur le président. J'ai une dernière question à vous au sujet du pétrole.

[*Text*]

Mr. Fontana: Don't tell Paul Martin you have $62 million.

Mr. Taddeo: Wait a minute. That's on one side; on the other side we have $170 million of debts. If you want us to come to the CRF, then take away the money. That's what's not right. That's why the dividend policy was introduced and that's where Ports Canada came in and was very helpful, because Mr. . .

Quel était son nom? En 1985?

The Minister of Finance of 1985—Wilson. Mr. Wilson came and grabbed from the ports system some money and then he grabbed some more. Now what we're saying is hey guys, we want to be part of the system. Treat us like a crown corporation. We'll pay dividends. We're paying 30%. Leave the rest.

Mr. Gingras: Once it was $50 million and the Minister of Transport heard about it in the papers.

Mr. Taddeo: All we're saying is our capital projects are there and they're viable. We have spent the money. We've reinvested in Montreal with our own profits, $170 million in the last 10 years. That was our own money, not a cent to the taxpayer. That was charged to the shipping lines, importer–exporter. So we're proud of that.

Mr. Hubbard: My final point, Mr. Chairman, is petroleum. We've seen a decline of petroleum coming into Montreal.

Mr. Taddeo: Yes.

Mr. Hubbard: Do you have any observations to place before the committee on what's happening with the petroleum industry in Canada in terms of shipping?

Mr. Taddeo: Well, the decline in Montreal is mainly because. . .[*Technical Difficulty--Editor*]. The second reason it declined was because of the world prices, the OPEC countries and all that.

It shot up this year for two reasons. The economy came back, but the main reason was that the American cities and states that have a pipeline from Portland coming into Montreal raised their taxes or whatever they call them on their pipeline. The price went up, so the refineries in Montreal, Petro–Canada and Shell, decided to bring the crude petroleum in by ship. When it comes in by ship and goes over our docks, we get revenue. When it comes in by pipeline and goes under our docks, we get zero. So we wanted to bring it in by ship.

The Chairman: Thank you, Mr. Hubbard.

Mr. Hubbard: Thank you.

The Chairman: Mr. Comuzzi has promised a ten–second question. I'm going to hold him to the ten seconds. If it's not, I'm going to hammer him.

Mr. Comuzzi: If you keep quiet, Mr. Chairman, I'll get my ten seconds in.

[*Translation*]

M. Fontana: Ne dites pas à Paul Martin que vous avez 62 millions de dollars.

M. Taddeo: Un instant. Ce sont là nos actifs, mais nous avons aussi des passifs totalisant 170 millions de dollars. Si vous voulez que nous demandions l'aide du Trésor public, vous n'avez qu'à nous prendre cet argent. C'est contre ce genre de chose qu'il faut s'élever. C'est pour cette raison que la décision de verser des dividendes a été prise, et Ports Canada a joué un rôle très utile, car M. . .

What was his name? In 1985?

Le ministre des Finances en 1985—Wilson. M. Wilson s'est servi une première fois dans les liquidités du réseau des ports, puis il est revenu se servir une deuxième fois. Nous demandons maintenant à faire partie du réseau. Nous demandons à être traités comme une société d'État. Nous verserons des dividendes. Nous versons déjà 30 p. 100. Qu'on nous laisse le reste.

M. Gingras: À un moment donné, nous avions 50 millions de dollars, et le ministre des Transports l'a appris par les journaux.

M. Taddeo: Nous avons investi dans des projets d'immobilisation qui sont viables. Nous avons dépensé cet argent. Nous avons investi pour 170 millions de dollars de nos bénéfices dans le Port de Montréal depuis 10 ans. Pas un cent de cet argent n'est venu des contribuables. Ces projets ont été payés à même les frais imposés aux compagnies de navigation, aux importateurs et exportateurs. Nous en sommes fiers.

M. Hubbard: J'ai une dernière question, monsieur le président, en ce qui concerne le pétrole. Nous constatons une baisse des arrivages de pétrole à Montréal.

M. Taddeo: En effet.

M. Hubbard: Pouvez–vous éclairer le comité sur la situation de l'industrie pétrolière canadienne et de la navigation?

M. Taddeo: La baisse que nous connaissons à Montréal est surtout attribuable. . . [*Difficulté technique--Éditeur*]. La baisse est aussi attribuable aux prix mondiaux, aux pays de l'OPEP et tout le reste.

Le trafic a toutefois grimpé cette année pour deux raisons. D'abord, parce que l'économie se porte mieux, mais surtout parce que les villes et les États américains ont majoré leurs taxes ou leurs droits sur le pipeline allant de Portland à Montréal. Le prix ayant augmenté, les raffineries de Montréal, Petro–Canada et Shell, ont décidé d'amener le brut à Montréal par navire. Quand le pétrole arrive par navire à nos quais, nous en tirons des revenus. Quand il arrive par le pipeline et qu'il passe sous nos quais, nous n'en tirons rien du tout. Nous voulions donc qu'il soit amené par navire.

Le président: Merci, monsieur Hubbard.

M. Hubbard: Merci.

Le président: Monsieur Comuzzi a promis que sa question ne dépasserait pas 10 secondes. Je lui accorde 10 secondes, pas plus. Si c'est plus, je lui servirai un coup de marteau.

M. Comuzzi: Si vous arrivez à vous taire, monsieur le président, je ne prendrai pas plus de 10 secondes.

[*Texte*]

I would imagine that both of you would agree to the establishment of an efficient ports commission for Canada that would oversee the twelve or thirteen largest commercially viable ports and harbours with the principal objective of promoting all Canadian ports and harbours and establishing consistent regulations and rules for all ships entering Canada. Would you agree with that?

Mr. Gingras: Well, sir, I think the brief is very clear here. We're here to give an opinion on the Port of Montréal. As for government policies, I abstain from answering this question.

The Chairman: Mr. Guimond.

M. Guimond: Monsieur Taddeo, dans quelle mesure le Port d'Halifax vous fait–il vraiment concurrence sur le marché des conteneurs? Il y en a qui me disent que ce n'est pas du tout la même sorte de bateaux, ou le nombre de boîtes. . .

M. Taddeo: C'est vrai, sauf que le Port de Montréal, comme vous le mentionniez tantôt, est vraiment un port terminus parce que ça débute et ça arrête ici. Le Port d'Halifax nous fait concurrence principalement pour le trafic de l'Ontario et par l'entremise d'un chemin de fer qui s'appelle le CN. Aujourd'hui, avec la construction du tunnel, on dit qu'un jour le Port d'Halifax nous concurrencera sur le marché du Midwest américain, sur Chicago.

Donc, le Port d'Halifax nous fait concurrence. C'est certain que c'est un port qui bénéficie d'une profondeur d'eau que nous n'avons pas. C'est certain que les plus gros navires y vont, mais les navires qui vont là, ce sont les mêmes navires qui vont au Port de New York et au Port de Baltimore. Ils déchargent à Halifax 300 ou 400 conteneurs pour Montréal, pour l'Ontario. Le trafic que vous voyez dans la cour Turcot, il y a beaucoup de Montréalais qui pensent que c'est le trafic du Port de Montréal.

La grande majorité des conteneurs que vous voyez dans cette cour, c'est du trafic qui arrive du Port d'Halifax. Le Port d'Halifax dessert l'arrière–pays, l'Ontario et le Québec. Bien sûr, si les navires cessaient d'arrêter à Halifax, ils auraient le choix d'aller à New York, Baltimore ou Montréal. Déjà, Halifax a vu sa position minée un peu par le Port de New York, par le Port de Baltimore et par le Port de Philadelphie à cause du libre–échange, à cause du fait que le CP a été avant–gardiste.

Il a acheté des lignes ferroviaires qui viennent sur Montréal et qui vont sur Toronto. Donc, il faut toujours surveiller la compétition et tout ce qui affecte nos coûts. Il faut continuer à les contrôler, à les surveiller, à les rendre concurrentiels, sinon on perdra. Vous savez, 75 p. 100 de notre trafic conteneurisé, ce n'est pas pour Montréal ou sa région. C'est pour l'Ontario et les États–Unis, et c'est vraiment international avec le Port d'Anvers, le Port d'Hambourg, le Port de Felixstowe, le Port de Liverpool et j'en passe.

The Chairman: With that, we want to thank the Port Corporation of Montreal and its representatives, Mr. Taddeo and Mr. Gingras, for coming before us today with their very thorough presentation, as well as for the questions we had answers to. We thank you very much, gentlemen.

[*Traduction*]

Je suppose que vous seriez tous deux en faveur de la mise sur pied d'une commission canadienne des ports qui assurerait la surveillance efficiente de n^{os} 12 ou 13 ports et havres les plus viables sur le plan commercial, avec pour principal objectif de promouvoir tous les ports et havres canadiens et d'établir une réglementation uniforme qui s'appliquerait à tous les navires entrant dans les eaux canadiennes. Seriez–vous en faveur d'une commission de ce genre?

M. Gingras: Je crois que notre mémoire est très clair à ce sujet, monsieur. Nous sommes ici pour vous donner une opinion sur le Port de Montréal. Comme votre question porte sur les politiques gouvernementales, je m'abstiendrai d'y répondre.

Le président: Monsieur Guimond.

Mr. Guimond: Mr. Taddeo, to what extent is the Port of Halifax really in competition with you for the container market? I have heard it said that it is a totally different type of ship, or that the number of containers. . .

Mr. Taddeo: That is true, except that the Port of Montreal, as you said earlier, is really a terminal port, because everything starts and ends here. We are mostly in competition with the Port of Halifax for traffic going to and from Ontario, that is carried by a railway called the CN. These days, with the construction of the tunnel, people are saying that the Port of Halifax will eventually be in competition with us for the American Midwest market, coming into and going out of Chicago.

So the Port of Halifax is indeed competing with us. Of course, the Port of Halifax has the advantage of being a deep water port, which Montreal is not. Obviously, the bigger ships are going through that port, but those same ships also go through New York and Baltimore. Some 300 to 400 containers pass through Halifax on route to Montreal and Ontario. Many Montrealers think that the containers you see in the Turcot yard come from the Port of Montreal.

However, most of them are from the Port of Halifax. The Port of Halifax is serving the interior, Ontario and Quebec. Of course, if ships stopped going to Halifax, they could either go to New York, Baltimore or Montreal. Already, the Port of Halifax is being somewhat undermined by New York, Baltimore, and Philadelphia, as a result of free trade and because of the fact that CP has been in the forefront.

CP went and bought railway lines to Montreal and Toronto. So we are constantly having to keep an eye on the competition and on everything that can affect our costs. We have to continue our efforts to control those costs, to monitor them, and make them competitive, otherwise we will lose out. You know, 75% of our container traffic is not going to Montreal or the surrounding area. It's going to Ontario and the United States, and it is truly international, with traffic going to Antwerp, Hamburg, Felixstowe, Liverpool, to name only a few.

Le président: Nous tenons à remercier la Société du Vieux Port de Montréal et ses représentants, messieurs Taddeo et Gingras, d'être venus nous présenter un exposé très complet et d'avoir bien voulu répondre à vos questions.

[*Text*]

Colleagues, these hearings will resume and reconvene sharply at 2 p.m. I'm told by our clerk that this room is secure, so you can leave your notes and briefcases.

Thank you, everyone.

[*Translation*]

Chers collègues, nous reprendrons nos travaux à exactement 14 heures. Le greffier me dit que la salle est surveillée, si vous voulez laisser vos notes et serviettes.

Merci à tous.

AFTERNOON SITTING

SÉANCE DE L'APRÈS–MIDI

• 1402

The Chairman: Colleagues, welcome back. Are the representatives from la Société de promotion des aéroports de Montréal here?

Mr. Earle, perhaps you would like to introduce the guests you have with you and then proceed with your presentation.

Mr. Arthur P. Earle (Chairman and President, la Société de promotion des aéroports de Montréal): Yes, I'm going to, if I may. I have about an eight–or nine–minute presentation and then

nous serons prêts pour les questions.

Le président: Merveilleux.

M. Earle: Il nous fait grand plaisir d'être ici devant vous et nous vous remercions de nous avoir accordé ce temps pour faire notre présentation.

Je m'appelle Arthur Earle, et je suis président et président du conseil d'administration de la Société de promotion des aéroports de Montréal, la SOPRAM. Je suis accompagné du vice–président du conseil, M. Claude Lefebvre,

and one of our board members, Mr. Gordon Fehr.

Si cela vous agrée, j'aurai une présentation d'au plus dix minutes

and we will be ready to answer questions.

Le président: Chers collègues, nous reprenons la séance. Les représentants de la Société de promotion des aéroports de Montréal sont–ils présents?

Monsieur Earle, je vous demanderais de bien vouloir présenter les gens qui vous accompagnent, après quoi vous pourrez faire votre exposé.

M. Arthur P. Earle (président et président du conseil d'administration de la Société de promotion des aéroports de Montréal): Oui, je vais le faire. Je compte faire un exposé de huit ou neuf minutes, après quoi

we would be prepared to answer questions.

The Chairman: Excellent.

Mr. Earle: We are very pleased to appear before you and we thank you for giving us the opportunity to make a presentation.

My name is Arthur Earle and am president and chairman of the board of the Société de promotion des aéroports de Montréal, also known as SOPRAM. I am accompanied by the vice–chairman of the board, Mr. Claude Lefebvre,

et de l'un de nos administrateurs, M. Gordon Fehr.

If your are agreeable, I will make a presentation of ten minutes at the most,

après quoi nous serons prêts à répondre aux questions.

• 1405

J'ai trois buts. Le premier est de promouvoir la commercialisation des activités opérationnelles et tout particulièrement la dévolution du port de Montréal.

Deuxièmement, je veux informer les membres du Comité permanent des transports de la Chambre des communes de l'expérience concluante de la dévolution des aéroports de Montréal.

Troisièmement, j'aimerais évoquer la possibilité que la SOPRAM puisse agir comme organisme parapluie d'un port autonome à Montréal.

Qu'est–ce que la SOPRAM? C'est une corporation à but non lucratif formée en 1987.

It's a non–profit corporation formed in 1987.

L'objectif est la concertation en vue du développement économique de la grande région de Montréal. À ce jour, notre intervention s'est concentrée sur l'aéroportuaire et ses activités connexes.

I have three goals. The first is to promote the marketing of operational activities and most particularly the devolution of the Port of Montreal.

Secondly, I want to inform the members of the tending committee of Transport of the House of Commons of the conclusive experience in the devolution of Montreal airports.

Thirdly, I would like to xxx the possibility that SOPRAM could act as an umbrella organization for an independent port in Montreal.

What is SOPRAM? It is a non–profit corporation formed in 1987.

C'est une entreprise à but non lucratif créée en 1987.

The corporation's goal is joint action to promote economic development in greater Montreal. To this day, our intervention has been focussed on airports and airport related activities.

[*Texte*]

Right up until now, we've been operating in the airport milieu alone.

Parlons maintenant de la structure de la SOPRAM. La SOPRAM est une organisation formée de 21 membres, nommés par sept organismes: la ville de Montréal, la ville de Laval, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain,

the Board of Trade of Metropolitan Montreal,

la Conférence des maires de banlieue, et la COPAM, la Corporation de promotion la Mirabel Inc., représentant

the north shore.

La rive sud est représentée par la Société Montérégienne de développement de même que par la ville de Longueuil. Chaque organisme nomme trois représentants, un élu dans la catégorie politique, un délégué administratif dans la catégorie administration et finalement une personne du milieu des affaires dans la catégorie affaires. Seuls les représentants du milieu des affaires agissent comme administrateurs, selon nos lettres patentes.

The full list is in the report.

Voici quelques réalisations de notre organisation. Pour commencer, je dois dire que la SOPRAM est là pour appuyer les activités de l'ADM.

SOPRAM is really there to support and help the airport authority from a political and economic point of view.

Nous avons trois objectifs. Le premier est de mener à bien le transfert de la gestion des aéroports de Dorval et de Mirabel à titre d'interlocuteurs accrédités par la région, par le gouvernement du Québec et par Transports Canada.

Le deuxième est d'appuyer la démarche et la décision de l'Aéroport de Montréal visant à régler le dossier de la dualité aéroportuaire dans notre région.

Le troisième est d'appuyer le lancement d'un plan de développement des affaires de l'ADM. L'ADM est notre administration aéroportuaire locale. L'équipe SOPRAM–ADM, deux organismes qui travaillent ensemble, est une réussite.

The two organizations working together are a real success.

Ces organisations sont basées sur la concertation régionale, une formule unique qui conjugue les forces politiques et d'affaires du milieu avec les compétences opérationnelles des aéroports.

Cette organisation unique a donné quelques résultats, soit un nouveau partenariat d'affaires avec les transporteurs aériens, un investissement majeur dans nos installations et l'établissement d'une nouvelle image de marque de nos aéroports aux niveaux régional, national et international.

• 1410

Finalement, cette expérience concluante nous incite à recommander l'application d'une formule de dévolution similaire pour le port.

Because we've been so successful in serving our community, we think the same sort of formula should be used for the port,

[*Traduction*]

Jusqu'à maintenant, nous nous sommes occupés exclusivement d'aéroports.

I will now explain the structure of SOPRAM. It is made up of 21 members appointed by seven organizations: the City of Montreal, the City of Laval, the Board of Trade of Metropolitan Montreal,

la Chambre de commerce du Montréal métropolitain,

the Conference of suburban mayors, the COPAM, which is the Corporation de promotion de Mirabel Inc., representing

les municipalités du nord de Montréal.

The south shore is represented by the Société montérégienne de développement, as well as by the City of Longueuil. Each organization appoints three representatives, one elected official in the political category, one executive in the administration category and one business person in the business category. Only the business representatives act as directors, according to our charter.

La liste au complet se trouve dans le rapport.

Here are some of the accomplishments of our organization. To start with, I must say that SOPRAM is really there to support the activities of ADM.

La SOPRAM a pour but d'appuyer et d'aider les autorités aéroportuaires des points de vue politique et économique.

We have three goals. The first is to complete successfully the transfer of management of Dorval and Mirabel airports as a stakeholder recognized by the region, by the Quebec government and by Transport Canada.

The second goal is to support the process and the decision made by the Aéroport de Montréal with a view to settle the issue of the two competing airports in our area.

The third one is to support the launch of a business deveveloppment plan for the ADM, which is our local airport administration. The team made up by SOPRAM and ADM, two organizations working together, is a success story.

Ces deux organismes qui travaillent ensemble sont une réussite.

These organizations are based on regional concertation, which is a unique formula combining the political and business interveners in the area with operational capabilities found in the airports.

This unique organization has yielded some results, ie a new business partnership with air carriers, a major investment in our facilities and the creation of a new brand image for our airports at the regional, national and international levels.

Finally, this conclusive experience leads us to recommend the implementation of a similar devolution formula for the port.

Étant donné que nous avons connu un tel succès dans la desserte de notre collectivité, nous croyons qu'il y aurait lieu d'appliquer une formule du même genre dans le cas du port,

[*Text*]

pour les raisons suivantes: l'importance économique du Port de Montréal pour la région, le potentiel de développement important qui existe dans notre port et l'avantage d'une implication du milieu.

Si vos conclusions s'orientent vers la dévolution du Port de Montréal, SOPRAM pourrait être l'un des instruments de réalisation de cet objectif.

My last slide shows that

quant à la commercialisation des activités du service de la garde côtière de la Voie maritime, SOPRAM se réserve le droit d'intervenir lorsqu'elle aura fait l'étude du dossier.

Mr. Chairman, we are ready to answer any questions we can answer.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Earle, for your very concise presentation to this committee.

Mr. Mercier, did you want to ask a question?

M. Mercier: Monsieur Earle, j'aimerais savoir ce que vous entendez plus précisément par la dévolution du Port de Montréal.

M. Earle: Du port?

M. Mercier: Vous parlez de la dévolution du Port de Montréal. Qu'entendez–vous précisément par cela?

M. Earle: L'ADM est une société à but non lucratif et totalement indépendante. Les installations sont encore la propriété du gouvernement fédéral, et nous détenons un bail que nous avons négocié. Cela a pris 56 mois. Nous exploitons et développons les aéroports selon les dispositions de ce bail, et cela va très bien.

Je ne sais pas si vous passez régulièrement par Dorval, monsieur, mais vous verrez qu'il y a beaucoup de travail qui se fait là. Nous dépensons chaque année au–delà de trois fois ce que le gouvernement fédéral avait dépensé dans les cinq années précédentes.

M. Mercier: Vous employez l'expression «parapluie» au sujet de. . .

M. Earle: Nous sommes ici en tant que représentants de la SOPRAM et non de l'ADM. L'ADM est une administration aéroportuaire locale, mais la SOPRAM est une organisation globale, pour la région, avec des représentants politiques et économiques qui travaillent ensemble pour la région métropolitaine. Il nous reste à déterminer la meilleure façon de procéder.

Mr. Fontana: Have you had discussions with the interested parties of the stakeholders of the Port of Montreal to discuss this matter with them further, or is this something you're launching for the first time today?

Mr. Earle: We've met with the members whom we all know, because we work with them on a number of issues. We met with them last week and went over with them what we were going to be saying today and offered them our help if the devolution process proceeds. We've already done that.

They're sitting right there. I think they would say that we have very good relations with them.

Mr. Fontana: I take it that all you're offering is your expertise in doing something in a similar fashion, but on the aviation side.

[*Translation*]

for the following reasons: the economic significance of the Montreal Harbour for the whole region, the huge development potential of our harbour and the benefits of the community involvement.

If your findings lean toward the devolution of the port of Montreal, SOPRAM could be one of the instruments used to meet that objective.

Voici maintenant mon dernier acétate.

as to the commercialization of the Seaway coastguard activities, SOPRAM reserves the right to intervene upon completion of its study of the issue.

Monsieur le président, nous sommes maintenant prêts à répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup monsieur Earle pour votre exposé très concis.

Monsieur Mercier, vouliez–vous poser une question?

Mr. Mercier: Mr. Earle, I would like to know what you mean exactly by the devolution of the port of Montreal.

Mr. Earle: Of the port?

Mr. Mercier: You talked about the devolution of the port of Montreal. What do you mean exactly by that?

Mr. Earle: The ADM is a non–profit and totally independent corporation. The facilities are still owned by the federal government and we have a lease that we negotiated over a 56 month period. We operate and develop airports in accordance with the stipulations of that lease and it works out very well.

I don't know if you regularly go through Dorval, sir, but you will see that there is a lot of work being done in that airport. Every year, we spend three times as much as what the federal government had spent in the five previous years.

Mr. Mercier: You used the word "global" about. . .

M. Earle: We are here as representatives of SOPRAM and not of the ADM. The latter is a local airport authority, while the SOPRAM is a global and regional organization made up of political and economic representatives who are working together for the greater Montreal. We still have to determine the best way to proceed.

M. Fontana: Avez–vous eu des entretiens avec les intéressés, avec les intervenants du Port de Montréal, afin d'approfondir la question avec eux, ou bien est–ce la première fois aujourd'hui que vous lancez cette idée?

M. Earle: Nous avons rencontré les administrateurs que nous connaissons tous d'ailleurs puisque nous travaillons de concert avec eux sur un certain nombre de dossiers. Nous les avons rencontrés la semaine dernière et nous avons passé en revue avec eux ce que nous allions dire aujourd'hui et nous leur avons offert notre aide si la démarche de dévolution est engagée. Nous l'avons déjà fait.

Ils sont d'ailleurs ici présents. Je crois pouvoir dire que nous avons d'excellents rapports avec eux.

M. Fontana: Je crois comprendre que tout ce que vous nous offrez, c'est votre expertise, vu que vous avez accompli une démarche semblable, mais dans le domaine de l'aviation.

[*Texte*]

Mr. Earle: That's one of the elements. The other element, as I said in French to this gentleman a few moments ago, is that it is a global organization, a regional organization made up of representatives of all the municipal groups in the region and the chambers of commerce, boards of trade. We don't meet all that often, but when we do, we're there working for the best benefit of our community. Despite all of the sectorial conflicts that can arise, we're able to work together very well. So that group would have the same kind of role, or a similar group, which we might have to modify somewhat.

[*Traduction*]

M. Earle: C'est l'un des facteurs. L'autre, comme je l'ai dit en français il y a quelques instants en réponse à ce monsieur, c'est que nous sommes une organisation globale et régionale formée de représentants de tous les conseils municipaux de la région et des chambres de commerce. Nous ne nous réunissons pas très souvent, mais quand nous le faisons, nous travaillons dans l'intérêt supérieur de notre collectivité. En dépit de tous les conflits sectoriels qui peuvent surgir, nous réussissons à travailler très bien ensemble. Ce groupe aurait donc un rôle semblable, ou du moins un groupe du même genre, qu'il faudrait peut–être modifier quelque peu.

• 1415

Mr. Fontana: But SOPRAM doesn't have an operational role in the Montreal airport.

Mr. Earle: No, it does not.

Mr. Fontana: Nor do you envision an operational role, other than a consultative role or an advisory role, in the Port of Montreal.

Mr. Earle: That's correct.

Mr. Fontana: Thank you.

Mr. Earle: The two organizations are independent, but there's a very strong moral tie between the two. Actually, right now the boards of directors of the two organizations are identical.

Mr. Fontana: I would like to ask you about the philosophical question of wanting to see a more commercialized Port of Montreal. As you know, it presently exists as a crown corporation. What do you see as being some of the advantages of a completely independent body, much the same as you've indicated in your example of the Montreal airport?

Mr. Earle: I think, first of all, that total independence is not partial independence. Today the government has a quite strong overview. They cannot make any capital expenditures without getting the approval of the Treasury Board. There's a whole series of issues there, as I understand it. I don't pretend to be an expert on the subject. We're an independent body, and we do all kinds of things in the interest of the economy of our region. I think they would be in a freer position to do it. Also, I would think that getting the involvement somehow of all of the organizations in the region and the port would help the port a great deal and would help the economy a great deal.

Mrs. Terrana: I apologize for not being here when you started.

I come from Vancouver, and our port is also autonomous.

I just would like to know a bit more. Are you the chairman, Mr. Earle?

Mr. Earle: I'm chairman of both SOPRAM and *Aéroport de Montréal*. I'm also president of SOPRAM.

Mrs. Terrana: Is the president or the chairman elected by the board?

M. Fontana: Mais SOPRAM n'a pas un rôle opérationnel à l'aéroport de Montréal.

M. Earle: Non.

M. Fontana: Vous n'envisagez pas non plus de jouer un rôle opérationnel dans la gestion du port de Montréal, mais plutôt un rôle de consultant ou de conseiller.

M. Earle: C'est bien cela.

M. Fontana: Merci.

M. Earle: Les deux organisations sont indépendantes, mais il y a un lien moral très solide entre les deux. En fait, à l'heure actuelle, les conseils d'administration des deux organisations sont identiques.

M. Fontana: Je voudrais maintenant vous interroger sur l'aspect philosophique de la question, à savoir la commercialisation plus poussée des activités du port de Montréal. Comme vous le savez, il est actuellement constitué en société d'État. À votre avis, quels seraient les avantages d'un organisme tout à fait autonome? Les mêmes que vous avez cités dans votre exemple de l'aéroport de Montréal?

M. Earle: J'insiste tout d'abord pour dire qu'il s'agit d'autonomie totale et non d'autonomie partielle. Aujourd'hui, le gouvernement a une présence très forte. On ne peut engager aucune dépense d'établissement sans obtenir l'approbation du Conseil du Trésor. Si je comprends bien, il y a toute une série de dossiers en cause. Je ne prétends pas être expert en la matière. Nous sommes un organisme indépendant et nous faisons une foule de choses dans l'intérêt de l'économie de notre région. Je crois qu'eux aussi seraient plus libres d'agir à leur guise. Par ailleurs, il me semble que le fait d'obtenir la participation, sous une forme quelconque, de toutes les organisations de la région et du port aiderait énormément à la fois le port et l'économie.

Mme Terrana: Je m'excuse d'avoir été absente au début de votre exposé.

Je viens de Vancouver et notre port est également autonome.

Je voudrais en savoir davantage. Êtes–vous le président, M. Earle?

M. Earle: Je suis président du conseil à la fois de SOPRAM et de l'aéroport de Montréal. Je suis également le président de SOPRAM.

Mme Terrana: Le président ou le président du conseil est–il élu par le conseil d'administration?

[*Text*]

Mr. Earle: Yes.

Mrs. Terrana: So they selected 21 people and then elected a person, who in this case was you.

Mr. Earle: You missed it, I guess. SOPRAM is made up of 21 members—

Mrs. Terrana: I know that.

Mr. Earle: As you'll see on that chart, it says there are three categories. It also says that in the third category, the business community, only those people go on the board. So they elect the board, but it's automatic. If you're named from the business community, you automatically go on the board. Then the board elects the officers.

Mrs. Terrana: Okay, that's what I wanted to know. Are these people who are serving on this board paid?

Mr. Earle: All of the work done by SOPRAM from the very beginning has been voluntary. But the people on the airport authority who are operating a business are paid according to studies we've done to make sure we're doing what's normal for this type of organization.

Mrs. Terrana: So you go to the meetings and that's about it. That's what the function is. I'm just trying to understand how it works. It seems to be working, so I want to know what the formula is.

Mr. Earle: You live in Vancouver, madam, and there is a Vancouver Airport Authority that works. We know Mr. Johnson and Mr. Emerson very, very well.

There's an outfit called the Canadian Airports Council, which I'm the organizing chairman of. We meet regularly to work on problems to do with the airports. You could find out from him—

Mrs. Terrana: It's the same formula.

Mr. Earle: It's a very similar thing, except that in Montreal there is a two–tiered organization, which I think gives us a lot of strength.

Mr. Gouk: I apologize for not being here to hear your presentation. I was unavoidably detained by other matters.

• 1420

Unfortunately, I have no facility for our other official language whatsoever. If you have some information that you would care to send to me in English, then I would be more than pleased to see it and review it. I regret that I can't question you further on that, because I don't know what your presentation was.

Mr. Earle: I'm sorry; you didn't hear. . .? Oh, I see; you weren't here.

Mr. Gouk: I wasn't here. I had to take care of some other business. Unfortunately, this is the way it worked out, but I would be more than pleased to see some material from you, if you're capable of sending some at a future point. I'll give you a card immediately afterwards.

The Chairman: Maybe Mr. Earle could be so kind as to supply us with a translated version of that particular document, if it is possible.

[*Translation*]

M. Earle: Oui.

Mme Terrana: On a donc choisi 21 personnes qui ont à leur tour élu une personne, en l'occurrence vous–même.

M. Earle: Vous n'étiez pas là. SOPRAM est formé de 21 personnes. . .

Mme Terrana: Je le sais.

M. Earle: Comme vous pouvez le voir sur ce graphique, il y a trois catégories. Dans la troisième catégorie, celle des affaires, seuls ces gens–là sont nommés au conseil. Donc ils élisent le conseil, mais c'est automatique. Si vous êtes nommé à titre de représentant du milieu des affaires, vous faites automatiquement partie du conseil. Ensuite, le conseil élit les officiers.

Mme Terrana: Bon, c'est ce que je voulais savoir. Les membres du conseil sont–ils rémunérés?

M. Earle: Tout le travail effectué à la SOPRAM, depuis le tout début, est bénévole. Mais les gens qui siègent à l'autorité portuaire et qui exploitent une entreprise sont rémunérés en conformité des études que nous avons faites pour nous assurer de nous conformer à la norme pour ce genre d'organisation.

Mme Terrana: Vous assistez donc aux réunions et c'est à peu près tout. C'est à cela que se résume la fonction. J'essaie seulement de comprendre comment ça marche. Les résultats semblent satisfaisants et je voudrais donc savoir quelle est la formule.

M. Earle: Vous habitez Vancouver, madame; or, il y a à Vancouver une autorité aéroportuaire qui fonctionne bien. Nous connaissons très bien M. Johnson et M. Emerson.

Il existe une organisation qui s'appelle le Conseil canadien des aéroports, dont je suis le président. Nous nous réunissons régulièrement pour nous pencher sur les problèmes des aéroports. Vous pourriez le rencontrer. . .

Mme Terrana: C'est la même formule.

M. Earle: C'est très semblable, sauf qu'à Montréal il y a une organisation à deux niveaux, ce qui, à mon avis, nous donne beaucoup de force.

M. Gouk: Je m'excuse également d'avoir raté votre exposé. J'avais d'autres engagements incontournables.

Malheureusement, je ne parle pas du tout notre autre langue officielle. Si vous aviez l'obligeance de m'envoyer de la documentation en anglais, je me ferais un plaisir de l'examiner. Je regrette de ne pouvoir vous interroger là–dessus, puisque je ne sais pas en quoi consistait votre exposé.

M. Earle: Je suis désolé; vous n'avez pas entendu. . .? Oh, je vois, vous n'étiez pas là.

M. Gouk: Je n'étais pas là. J'avais d'autres engagements. Malheureusement, je n'ai pu faire autrement, mais je serais ravi de recevoir de la documentation, si vous pouviez trouver le temps de m'en envoyer. Je vais vous donner ma carte.

Le président: Peut–être M. Earle aurait–il l'obligeance de nous faire parvenir la traduction de ce document, c'est possible.

[*Texte*]

Mr. Earle: Both of them?

The Chairman: I think just the one that is necessary for Mr. Gouk.

Mr. Gouk: Whatever you think is best for us to have.

The Chairman: The brief would be the best, I suppose.

Mr. Earle: All right, we'll do that.

The Chairman: Thank you very much for coming before our committee. We appreciate your time and your input.

We have before us now the Corporation of Mid St. Lawrence Pilots: Jean–Pierre Leroux, president, and Luc Drouin, director.

M. Jean–Pierre Leroux (président, Corporation des pilotes du Saint–Laurent Central): Je m'appelle Jean–Pierre Leroux et je suis le président de la Corporation des pilotes du Saint–Laurent Central, l'association qui regroupe tous les pilotes oeuvrant entre Montréal et Québec à l'exception du port de Montréal.

Pour vous situer un peu géographiquement, j'ai derrière moi une carte marine qui représente le district de pilotage à l'intérieur duquel notre corporation offre des services de pilotage entre Québec et Montréal. Vous remarquerez sur cette carte le petit tracé en rouge qui est le chenal d'Ahuntsic à l'intérieur duquel les navires sont confinés pour naviguer.

Le parcours entre Québec et Montréal est entretenu, dragué à 10,7 mètres, à 11 mètres à certains endroits, sur une distance de 140 milles nautiques. Si l'on veut comparer un peu à ce qu'on a pu entendre ce matin, le chenal maritime entre Québec et Montréal est l'approche finale d'un navire qui vient de l'océan et qui doit faire son approche finale sur le port de Montréal.

Le chenal de 240 mètres de large donne peu de flexibilité aux navigateurs qui doivent se rencontrer et se dépasser. Les navires ont souvent 200 ou 222 mètres de longueur.

• 1425

J'ai dit cela pour vous mettre dans le contexte géographique du pilotage et de la pertinence du pilotage par des professionnels qui reçoivent une formation qui dure de longues années et qui est nécessaire à la conduite sécuritaire des navires. La marge de manoeuvre est de zéro.

Donc, au nom de la Corporation, j'aimerais vous remercier de nous donner l'occasion de faire valoir notre analyse des difficultés du transport maritime sur le Saint–Laurent. Comme les armateurs, les autorités portuaires, de Montréal à Québec, les agents maritimes et l'Administration de pilotage des Laurentides, les pilotes du Saint–Laurent sont intéressés au plus haut point au développement de l'industrie maritime et, en cette qualité, participent couramment à toutes les rencontres, tables de concertation, comités sectoriels ou organismes ayant pour objet de faire la promotion, sous une forme ou sous une autre, de l'activité maritime.

Nous avons eu, toutefois, peu l'occasion de partager avec nos législateurs nos points de vue à propos de certains problèmes structurels du pilotage qui génèrent un coût indû pour le Trésor public.

[*Traduction*]

M. Earle: Les deux?

Le président: Seulement celui dont a besoin M. Gouk.

M. Gouk: Ce que vous jugerez bon de nous envoyer.

Le président: Je suppose qu'il serait préférable d'avoir le mémoire.

M. Earle: Très bien, nous allons nous en occuper.

Le président: Merci beaucoup d'avoir comparu devant notre comité. Nous vous sommes reconnaissants de nous avoir consacré de votre temps.

Nous accueillons maintenant les représentants de la Corporation des pilotes du Saint–Laurent Central, à savoir M. Jean–Pierre Leroux, qui en est le président, et M. Luc Drouin, l'administrateur.

Mr. Jean–Pierre Leroux (president, Corporation of Mid St–Lawrence Pilots): My name is Jean–Pierre Leroux and I am the president of the Corporation of Mid St–Lawrence, which is the association of all pilots operating between Montreal and Quebec city, with the exception of the port of Montreal.

To put you in the geographic context I have displayed behind me a maritime map representing the pilotage district within which our corporation offers pilotage services between Quebec city and Montreal. You will note on that map the small red line which delineate the Ahuntsic channel through which vessels must navigate.

The channel between Quebec city and Montreal is maintained. It is dredged to 10.7 meters and even 11 meters in some places, on a distance of 140 nautical miles. If you want to draw a comparison with what we heard this morning, the maritime channel between Quebec city and Montreal is the final approach for a vessel coming from the ocean and that intends to dock in the port of Montreal.

This 240 wide channel leaves little flexibility to seamen when they have to meet or pass each other. Many vessels are often 200 or up to 222 meters long.

I said that to put you in the geographic context of piloting and the relevance of piloting by professionals who undergo many years of training which is necessary for the safe guiding of ships. The margin of error is zero.

So in the name of the Corporation, I'd like to thank you for giving us this opportunity to apprise you of our analysis of shipping problems on the St. Lawrence. Like the owners, the port authorities, from Montreal to Quebec City, the Maritime agents and the Laurentian Pilotage authority, the St. Lawrence pilots are most interested in the development of the Maritime industry and, as such, are present at all meetings, round tables, sectorial committees or organizations whose goal is to promote Maritime activity in one way or another.

However, we did not have much opportunity to share our point of view with our legislators concerning certain structural problems with pilotage that generate undue cost for the public purse.

[*Text*]

Le ministre des Transports, l'honorable Douglas Young, a soulevé pour cette commission plusieurs questions pertinentes à propos du pilotage au Canada et de son financement. En raison du court délai, nous n'avons pu produire, pour aujourd'hui, un mémoire aussi exhaustif que ne le demande la complexité du dossier. Afin d'exposer notre point de vue, nous déposerons, avec votre permission, dans les semaines qui viennent, un mémoire sur l'ensemble du sujet. Permettez–moi entre–temps de résumer notre compréhension des problèmes au cours des prochaines minutes.

Pour ce qui est de la nature cyclique de la demande en services de pilotage, la première question posée par le ministre, après la nature cyclique de l'activité commerciale maritime, est la difficulté qui en découle de planifier les ressources humaines en services de pilotage. Pour répondre adéquatement à cette question, nous devons nous rappeler qu'il existe au Canada deux régimes de relations contractuelles entre les pilotes et les administrations de pilotage.

D'une part, certaines administrations, comme celles des Grands Lacs et de l'Atlantique, ont à leur service des pilotes ayant statut d'employés qui sont régis par le Code canadien du travail. Ces administrations assument, de ce fait, la responsabilité de la planification des ressources humaines selon des demandes de services de pilotage en fonction de l'évolution du trafic maritime.

Une erreur dans leurs prévisions peut leur être fort coûteuse en ce que des prévisions trop optimistes les obligent à supporter le coût de la sous–utilisation des pilotes. C'est pour contrer cette situation qu'elle décide alors de leur offrir une retraite anticipée. Elle court cependant le risque d'un revirement des tendances du trafic maritime. Ce fut le cas pour l'Administration de pilotage des Grands Lacs en 1994 qui, après avoir répondu à une directive du ministère l'obligeant à offrir des retraites anticipées à plusieurs pilotes, s'est vue contrainte de les rappeler à grands frais et d'en recruter d'autres pour répondre à la hausse de 18 p. 100 du trafic que nous avons connue cette année.

D'autre part, les administrations du Pacifique et des Laurentides concluent avec tous les pilotes sous leur juridiction, à l'exception des pilotes du Port de Montréal, des contrats de services de pilotage avec des corporations de pilotes entrepreneurs. La différence dans les conséquences est notable en ce que ces administrations ne subissent aucune pression économique advenant des baisses de trafic; celles–ci sont entièrement assumées par la corporation, dont la mission est de diviser le travail et les honoraires entre les membres.

À cet effet, nous attirons votre attention sur les tableaux 1 et 2 qui vous informent sur la baisse du nombre des affectations dans notre circonscription et le nombre d'affectations par pilote pour la période de 1982 jusqu'à ce jour.

Vous pouvez constater que la diminution de nos affectations par pilote correspond à la baisse du trafic maritime. Cette sous–utilisation de nos services n'a pourtant occasionné aucun déboursé supplémentaire à l'APL puisque cette dernière était obligée, par contrat, de nous verser des honoraires pour les voyages accomplis.

Notre conclusion est que le mécanisme des contrats de services de pilotage avec la Corporation des pilotes est avantageux et doit être maintenu afin d'éviter au Trésor public de subir les risques inhérents aux aléas du trafic maritime.

[*Translation*]

The Minister of Transport, the honourable Douglas Young, has raised many questions for this Committee having to do with pilotage in Canada and its funding. Because of the short notice, we could not produce, for today, as exhaustive a brief as the complexity of the subject would require. To make our point of view known, with your permission, in the coming weeks, we will be tabling a brief on the whole subject. In the meantime, I would like to summarize our understanding of the problems during the next few minutes.

As for the cyclical nature of demand for pilotage services, the first question put by the Minister, after the cyclical nature of commercial maritime activity, is the subsequent difficult in planning human resources in pilotage services. To adequately respond to this question, we must remember that in Canada there are two contractual regimes between the pilots and the pilotage authorities.

On the one hand, certain authorities like the Great Lakes and the Atlantic, are served by pilots who have employee status and fall under the Canada Labour Code. Those authorities thus assume responsibility for planning their needs in human resources according to the demand for pilotage services based on the evolution of maritime traffic.

Any error in their forecasts can be very costly because too optimistic a forecast will force them to absorb the cost of under–utilization of their pilots. To counter this situation, they then decide to offer early retirement. However, they run the risk of reversing the trend in maritime traffic. That was the case for the Great Lakes pilotage authority in 1994 who, obeying a directive from the department forcing it to offer early retirement to many of its pilots, was then obliged to recall them at great cost and recruit others to deal with the 18% increase in traffic we had this year.

On the other hand, the Pacific and Laurentian authorities have pilotage services contracts with entrepreneur pilot corporations for all pilots under their jurisdiction except for the pilots of the Port of Montreal. The difference in consequences is notable as these authorities are not affected by any economic pressures in the event of a decrease in traffic; this is absorbed by the corporation whose mission is to divide up the work and the honorarium between its members.

To this effect, we would draw your attention to tables 1 and 2 informing you on the decrease in the number of assignments in our area and the number of assignments per pilot for the period from 1982 to date.

You may observe that the decrease in our assignments per pilot corresponds with a decrease in maritime traffic. This under–utilization of our services, however, did not mean any extra expenditure for the authority as, by contract, it was obliged to pay out for trips completed.

Our conclusion is that the mechanism of pilotage services contracts with the Pilots' Corporation is advantageous and should be maintained to avoid having the Public Treasury submitted to those risks inherent to the ups and downs of maritime traffic.

[*Texte*]

Les décideurs doivent tenir compte du fait, entre autres facteurs, que deux ans sont requis pour former un pilote apte à piloter de petits navires et que cinq années d'expérience additionnelles sont requises pour lui confier des navires passagers et de grande dimension. Somme toute, le régime des pilotes dits entrepreneurs s'est avéré le plus sécuritaire, le plus efficace et le moins coûteux pour le Trésor public.

Quant à l'autosuffisance financière des administrations de pilotage, les administrations de pilotage ont été crées au Canada par la mise en vigueur de la Loi sur le pilotage en 1972. Leur fonctionnement est autonome et indépendant des associations d'armateurs ou de pilotes. La loi stipule qu'elles sont dirigées par un conseil d'administration composé d'un président et d'au plus six membres.

Depuis la création de l'APL, seulement deux de ses six membres sont des pilotes. Les autres sont des représentants des armateurs ou des gens familiers avec l'industrie.

[*Traduction*]

The decisionmakers must take into account the fact, amongst other factors, that two years are required to train a pilot able to pilot small ships and that five years additional experience are required before a pilot can be made responsible for big passenger ships. In brief, the regime of the so–called entrepreneur pilots has shown itself to be the safest, the most efficient and the least costly for the public purse.

As for the financial self–sufficiency of pilotage authorities, the pilotage authorities were set up in Canada by the Pilotage Act in 1972. They work in autonomy and are independent from the owners' or pilots' associations. The Act specifies that they are managed by a board made up of one chairman and six members, at most.

Every since the LPA was set up, only two of its members are pilots. The others are representatives of the shipowners or people familiar with the industry.

• 1430

En vertu du paragraphe 33(3) de la loi, les administrations doivent fixer par règlement les tarifs de droits de pilotage leur permettant d'autofinancer leurs opérations. Quatre administrations de pilotage sont actives au Canada; trois d'entre elles sont déficitaires.

Parmi celles–ci, l'Administration de pilotage des Laurentides s'est malheureusement distinguée par son déficit qui représente, en dollars, quelque 80 p. 100 de la masse du déficit des administrations. Pourquoi? La principale raison est que l'Association des armateurs canadiens utilise la possibilité d'en appeler auprès de l'Office national des transports pour retarder systématiquement ou même complètement empêcher la mise en vigueur des tarifs de pilotage adoptés par règlement par l'APL.

L'APL négocie tous les trois ans des contrats de service de pilotage avec la Corporation des pilotes. Cette négociation a toujours eu lieu en consultation étroite avec les représentants de l'industrie maritime, qui étaient même présents à la table de négociation en 1990. Lorsque ces contrats sont conclus au terme des négociations, l'APL doit planifier ses revenus et dépenses en tenant compte des honoraires à payer aux pilotes et de ses propres coûts à l'interne. Si elle anticipe un manque de revenus pour couvrir ses dépenses, elle doit alors adopter un règlement mettant en vigueur de nouveaux tarifs de pilotage pour rencontrer son obligation statutaire d'autofinancement financière.

C'est à ce moment–là que les choses se gâtent. En vertu de l'article 21 de la loi, tout intéressé peut contester devant l'Office national des transports la validité de tout règlement adopté par une administration. Saisir cette occasion est devenu la stratégie systématique adoptée par l'Association des armateurs canadiens depuis 15 ans contre tous les règlements tarifaires de l'APL.

L'avis d'opposition devant l'ONT a pour effet de retarder la mise en vigueur des règlements contestés. L'APL devient alors économiquement vulnérable puisqu'elle doit honorer ses engagements auprès des corporations de pilotes sans avoir suffisamment de revenus.

Under paragraph 33(3) of the act, the boards must set, by regulation, the pilotage rights tariffs allowing them to self–finance their operations. Four pilotage authorities are active in Canada; three of them are running a deficit.

Amongst them, the Laurentian Pilotage Authority has unfortunately singled itself out by its deficit which, in dollars, represents some 80% of the total deficit of the authorities. Why? The main reason is that the Canadian Shipowners Association avails itself of the possibility of appealing to the National Transportation Agency to systematically delay or even completely prevent the implementation of the pilotage rates adopted, by regulation, by the LPA.

The LPA negotiates pilotage service contracts every three years with the Pilots Corporation. This negotiation always takes place in close consultation with the representatives of the Maritime industry who were even present at the bargaining table in 1990. When those contracts are signed, after negotiations, the LPA must plan its revenue and expenditures taking into account the honoraria to be paid to the pilots and its own internal costs. If it forecasts a shortfall in revenue to cover its expenditure, it then must pass a regulation setting new pilotage tariffs to meet its statutory self–funding obligation.

That's when things go wrong. Under clause 21 of the Act, any interested party, can question the validity of any regulation adopted by any authority before the National Transportation Agency. Seizing this opportunity has become the systematic strategy adopted by the Canadian Shipowners Association for the last 15 years against of any rate regulations passed by the LPA.

The notice of opposition brought forth before the agency results in delaying the implementation of the contested regulations. The LPA then becomes economically vulnerable as it must honour the commitments made to its pilot corporations without having sufficient revenue.

[*Text*]

La décision de l'ONT est rendue, pour notre district, entre 12 et 18 mois après le dépôt de l'avis d'opposition par la partie qui conteste. Dans la plupart des cas, par le passé, cette décision a confirmé les tarifs proposés par l'APL. Dans l'intervalle, le manque à gagner de cette dernière la rend déficitaire financièrement.

Ce déficit, qui est alors subséquemment augmenté par les ajustements annuels d'honoraires prévus au contrat de service des pilotes, l'oblige à se rééquilibrer par la promulgation de nouveaux tarifs aux usagers, d'où de nouveaux avis d'opposition des armateurs, etc.

À ce rythme, et à moins que l'Association des armateurs canadiens ne cesse sa lucrative stratégie d'opposition judiciaire systématique, l'APL éprouvera toujours des difficultés à atteindre l'autofinancement.

Comment résoudre ce problème? Nous avons deux recommandations à vous formuler. Quant à la première, les tarifs de pilotage doivent devenir effectifs dès qu'ils sont mis en vigueur par une administration de pilotage, sans égard à ce qu'ils soient contestés judiciairement, comme c'est le cas, par exemple, pour les tarifs de téléphone. Le gouvernement doit aussi mettre un terme à la stratégie dilatoire des associations d'armateurs canadiens qui a tant coûté au Trésor public. Les nouveaux tarifs doivent être mis en vigueur dès leur publication dans la *Gazette du Canada*, quitte à rembourser les usagers si la contestation de leur validité réussit.

Deuxièmement, les nouveaux tarifs proposés par les administrations de pilotage doivent être présumés légalement équitables et conformes à l'intérêt public. Il doit revenir à la personne ou à l'association les contestant de prouver le contraire.

Actuellement, le processus d'enquête de l'Office national des transports fonctionne sur un mode inquisitoire, pesant la preuve récoltée auprès de toutes les parties pour ensuite rendre une décision qui peut, comme en 1993, aller à 180 degrés de sa propre décision rendue l'année précédante.

Le processus d'opposition ignore le fait que les associations d'armateurs sont systématiquement consultées par les administrations de pilotage avant l'adoption de tout nouveau tarif, à la fois directement et par le biais de leurs représentants sur les conseils d'administration des administrations de pilotage.

L'aléatoire des décisions de l'Office déstabilise les administrations de pilotage dans leur planification financière au détriment du Trésor public, d'où notre recommandation que les nouveaux tarifs promulgués par les administrations soient présumés légaux, équitables et conformes à l'intérêt public.

Pour ce qui est de la représentativité des usagers au chapitre du pilotage, le ministre des Transports demande à ce Comité de porter son attention sur la possibilité de fixer les tarifs de pilotage dans un cadre permettant aux usagers d'avoir davantage voix au chapitre. Pour répondre, il importe avant tout d'identifier toutes les instances de participation des usagers au processus. À actuelle, ce sont les consultations étroites entre les administrations et les associations d'armateurs avant et pendant les négociations des honoraires avec la Corporation des pilotes, la représentation des associations d'armateurs aux conseils d'administration des administrations de pilotage et la contestation judiciaire des tarifs de pilotage devant l'Office national des transports.

[*Translation*]

The agency's decision, for our district, is handed down between 12 and 18 months after notice of opposition by the contesting party. In most cases, in the past, the decision has confirmed the tariffs put forth by the LPA. In the meantime, revenue shortfall leads to financial deficit.

This deficit which is subsequently increased by the annual adjustments to the honorariums provided for in the pilot services contract forces it to re–balance its books by promulgating new tariffs for the users, which leads to new notices of opposition by the shipowners and so on.

Because of this, and unless the Canadian Shipowners Association ceases its lucrative strategy of systematic legal opposition, the LPA will always have difficulty in attaining self–funding.

How to settle this problem? We have two recommendations for you. The first, that pilotage tariffs must be implemented as soon as they are declared by a pilotage authority whether they are legally contested or not as is the case, for example, for telephone rates. The government must also put an end to the delaying tactics used by the Canadian Shipowners Associations that have been so costly for the Public Treasury. The new rates must be implemented as soon as they are published in the *Canada Gazette* with users to be reimbursed if they win their court case.

Second, the new rates proposed by the pilotage authorities must be deemed to be legally equitable and in the public interest. It's up to the person or association questioning this to prove the contrary.

Presently, the investigation process of the National Transportation Agency is investigative, taking into account the evidence from all parties and then making a decision which, as was the case in 1993, can be a 180 degree reversal of the decision it made itself the preceding year.

The opposition process ignores the fact that the owners associations are systematically consulted by the pilotage authorities before arriving at any new tariff, both directly and through their representatives sitting on the boards of the pilotage authorities.

The arbitrariness of the agency's decisions destabilizes the pilotage authorities' financial planning to the detriment of the Public Treasury which is why we recommend that any new tariff promulgated by the authorities be deemed legal, equitable and in the public interest.

As for the representativity of the users in the area of pilotage, the Minister of Transport requests that this Committee look at the possibility of setting pilotage rates in a context allowing the users to have a greater say in the matter. To answer that, it is important to begin by identifying all the ways that users can participate in the process. Currently, they include consultations among the pilotage authorities and the Shipowners' associations which take place before and after negotiations concerning honorariums with the Pilots Corporation, the representation of shipowners associations on pilotage authorities boards of directors, and the possibility to legally challenge pilotage rate before the National Transportation Agency of Canada.

[*Texte*]

Dans ce contexte, il est difficile de conclure que les usagers du service de pilotage ne sont pas présents, cela devant toutes les instances institutionnelles, pour faire valoir leurs intérêts.

Nous vous soumettons que leur influence est déjà importante, si on considère leur succès à provoquer les déboires financiers de l'APL, leur surdité dans le dialogue et la guérilla judiciaire qu'ils livrent systématiquement à l'État.

En augmentant l'influence de ces associations d'armateurs, le gouvernement risque de perdre le contrôle d'un secteur névralgique de l'activité économique sans pour autant en tirer des économies ou se dégager politiquement de l'arbitrage des intérêts divergents entre armateurs et pilotes.

Le monopole supposé des pilotes: La question n'a pas été soulevée par le ministre Young, mais vous en entendrez certainement parler par nos adversaires historiques, certaines associations d'armateurs. Des pilotes en association forment–ils ou non un monopole? La réponse est aussi claire que formelle. Pour former un monopole, une compagnie ou une association doit être en mesure de contrôler les prix chargés aux utilisateurs pour ses services. Les associations de pilotes ne disposent pas d'un tel contrôle. Elles utilisent les voies normales de leurs négociations dans leurs relations avec les administrations de pilotage pour la détermination de leurs honoraires. Les administrations ne sont pas contrôlées par les pilotes, mais par des conseils d'administration où les pilotes sont en petite minorité.

Les tarifs aux utilisateurs qu'ils mettent en vigueur ne sont pas sans appel, mais peuvent être mis en question par un avis d'opposition devant l'Office national des transports. Pour qu'une compagnie ou une association forme un monopole, elle doit aussi être en mesure d'empêcher tout utilisateur de se passer de ses services.

Une fois de plus, les associations de pilotes ne disposent pas d'un tel contrôle. La Loi sur le pilotage prévoit expressément, à l'article 22, la délivrance de certificats de pilotage à toute personne qui en a la qualification. Mais encore faut–il en faire la demande.

Nous devons déplorer les efforts soutenus de certaines associations d'armateurs qui exigent le relâchement des exigences de certificats de pilotage sans avoir pris la peine d'inciter leurs membres à demander que leur capitaine passe l'examen pour se qualifier. Une telle demande n'a pas été faite une seule fois dans notre circonscription depuis la mise en vigueur de la loi en 1972. C'est comme si un bachelier en droit se plaignait qu'on ne lui reconnaissait pas le droit de pratiquer alors qu'il n'a jamais demandé de passer l'examen d'admission au Barreau.

Pour conclure, les problèmes liés au financement des administrations de pilotage proviennent principalement de l'abus de la structure légale actuelle dans la contestation des tarifs de pilotage qui sont promulgués par règlement. Des échanges dans le statut des pilotes, comme employés ou comme entrepreneurs ou dans leur représentativité des associations d'armateurs auprès des instances institutionnelles ou dans le processus de négociation ne sauront éliminer le fait suivant: la position

[*Traduction*]

• 1435

In this context, it is difficult to conclude that users of pilotage services cannot make their interest known because they are not represented within all institutional bodies.

We maintain that they have considerable influence, if you consider how successful they were in causing the St. Lawrence pilotage authority financial difficulties, their deaf ear they've turned to dialogue and the legal war they systematically wage against the government.

By increasing the influence of these Shipowners' associations, the government runs the risk of losing control in a sensitive area of the economy without achieving savings or freeing itself from the political responsibility of arbitrating the diverging interests of shipowners and pilots.

The so called monopoly of pilots. Minister Young did not raise this issue, but rest assured that our traditional adversaries, certain shipowners' associations, will do so. Do associations of pilots have a monopoly or not? The answer is as clear as it is formal. To have a monopoly, a company or an association must be in a position to control the prices users must pay for its services. Pilots' associations do not have that control. They use normal negotiating channels in their dealings with pilotage authorities in order to determine their honorariums. The authorities are not controlled by pilots, but by boards of directors where pilots make up a small minority.

The users' rate that they apply can be challenged by tabling a notice of opposition with the National Transportation Agency. For a company or an association to have a monopoly, it must also be in a position to prevent all users from going without its services.

Once again, pilots' associations are not in a position to do that. The Pilotage Act, in section 22, expressly states that pilotage certificates will be issued to all people who have the necessary qualifications. But here again, requests must be made.

We deplore the constant efforts of certain shipowners' associations that want requirements for pilotage certificates to be relaxed but have not taken the time to encourage their members to ask their captains to take the qualification exam. There has not been a single request of that nature in our area since the Act came into force in 1972. It's like someone with a BA in law complaining that he does not have the right to practice even though he has never taken the Bar exam.

In conclusion, funding problems of pilotage authorities result mainly from abuse of the current legal structure for challenging pilotage rates which were promulgated in regulations. Changes in the status of pilots, as employees or as entrepreneurs, or in the representivity of shippers' associations within institutional bodies or in the negotiating process will not eliminate the following fact: the traditional position of shipowners, and in particular Canadian shipowners, has been to

[*Text*]

historique des armateurs, et en particulier celle des armateurs canadiens, a été, d'une part, de prôner l'abolition du pilotage indépendamment de toute considération de sécurité pour la navigation ou l'environnement et, d'autre part, de réclamer que ces coûts soient assumés complètement par l'État.

Au nom des pilotes du Saint–Laurent Central, je vous remercie de votre attention. Si vous me le permettez, je déposerai également les deux derniers rapports de l'Office national des transports, l'un étant tout à fait en contradiction avec l'autre. Je devrais peut–être le mentionner au préalable dans mon texte.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Leroux.

Colleagues, just before we begin, I have a question. Maybe Mr. Leroux can help me out with this stuff.

I wonder if you could help by walking me through the way things are done at the present time? For example, how many pilots work for Mid St. Lawrence?

M. Leroux: On est 105 pilotes entre Québec et Montréal.

The Chairman: Who gets on the ship, and where? Does one pilot get on the ship?

M. Leroux: Lorsqu'un navire arrive de la mer, en eau large, il est piloté par un capitaine assisté de ses officiers. Lorsqu'un navire entreprend son entrée dans un port ou dans une rivière pour se rendre à un port, c'est le pilote du pays en question qui est spécialiste.

• 1440

The Chairman: One pilot gets on in Quebec and he's shipped down to Montreal?

Mr. Leroux: One pilot boards in Quebec. He's relieved by another one at Trois–Rivières.

The Chairman: What's the distance between those two points? How many hours does it take, on average?

M. Leroux: Treize heures en moyenne entre Québec et Montréal.

The Chairman: But you said another one gets on, so at Quebec—

M. Leroux: Six heures trente. . .

The Chairman: The pilot's on for six and a half hours—

Mr. Leroux: On average.

The Chairman: —and then all of a sudden somebody else gets on at Three Rivers and continues on. Is that right?

M. Leroux: C'est exact. Il y a une période de relève continue à Trois–Rivières. Lorsqu'on parle d'une moyenne de six heures trente minutes, il ne faut pas oublier que sur le Saint–Laurent, on a des conditions de navigation exceptionnelles par rapport à ce qu'on retrouve ailleurs sur la terre. On a ici les quatre saisons. L'hiver, un voyage de six heures peut facilement durer 20 heures.

The Chairman: I'll get to that in a second. I just want to go through this step by step so that we don't get all. . . For example, the pilot who gets on has just worked six and a half hours. First of all, do you have any female pilots?

[*Translation*]

advocate that pilotage be abolished, regardless of navigational security and environmental concerns, and to demand that all costs be fully covered by the government.

On behalf of the Mid St. Lawrence Pilots, I thank you for your attention. If you will allow me to do so, I will also table the last two National Transportation Agency reports, which completely contradict each other. I should maybe mention that at the beginning of my text.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Leroux.

Collègues, avant de commencer, j'ai une question. Vous pourriez peut–être m'aider à comprendre la situation, monsieur Leroux.

Pourriez–vous m'expliquer la situation actuelle? Par exemple, combien de pilotes travaillent au Saint–Laurent Central?

Mr. Leroux: There are 105 pilots between Quebec and Montreal.

Le président: Qui embarque sur le navire, et où? Est–ce qu'un seul pilote monte à bord du navire?

Mr. Leroux: When a ship comes in from the sea, or from open waters, it's piloted by a captain who is assisted by his officers. When the ship proceeds to enter a port or a river to go to a port, the pilot of the country in question is the specialist.

Le président: Un pilote monte à bord à Québec et est envoyé à Montréal?

M. Leroux: Un pilote monte à bord à Québec. Il est remplacé par un autre à Trois–Rivières.

Le président: Quelle est la distance entre ces deux points? Combien d'heures faut–il en moyenne?

Mr. Leroux: Thirteen hours on average between Quebec and Montreal.

Le président: Mais vous dites qu'un autre monte à bord, donc à Québec. . .

Mr. Leroux: Six hours and a half. . .

Le président: Le pilote est à bord pendant six heures et demie. . .

M. Leroux: En moyenne.

Le président: . . . et alors, tout à coup, quelqu'un d'autre monte à bord à Trois–Rivières et continue le voyage. Est–ce exact?

Mr. Leroux: That is right. There is a continuous relief period at Three–Rivers. When we talk about an average of six hours and a half, you must not forget that on the St. Lawrence, we have exceptional navigation conditions compared to what you find elsewhere on the earth. We have the four seasons here. In the winter, a six hour trip can easily take 20 hours.

Le président: J'y reviendrai dans un instant. Je veux examiner cela étape par étape pour que nous. . . Par exemple, le pilote qui monte à bord vient de travailler six heures et demie. Tout d'abord, avez–vous des femmes pilotes?

[*Texte*]

M. Leroux: Non, il n'y a aucune femme. Il n'y en a pas jusqu'à maintenant.

The Chairman: They're all men.

Okay, so the pilot gets on the ship and goes for six and a half hours. Does he turn around and come back right away, a day later, or. . .? For example, how many hours does this individual work in a week?

M. Leroux: Un pilote est en devoir 18 jours par mois et en repos 12 jours par mois. Dans les 18 jours par mois où un pilote est en devoir, il est disponible 24 heures par jour, sur appel.

The Chairman: He works eighteen days a month, though.

M. Leroux: C'est bien cela.

The Chairman: And on call?

M. Leroux: Sur appel.

The Chairman: Is this pilot paid by the hour, by the journey, or by the week?

M. Leroux: La Corporation des pilotes génère des honoraires. Le pilote n'est pas un salarié. Le pilote est payé à l'acte. Lorsque le pilote travaille, il est payé et lorsqu'il ne travaille pas, il ne l'est pas. La rémunération est à l'acte.

The Chairman: So a pilot gets on at Quebec and takes it to Three Rivers. What he be paid for the six and a half hours? What would the fee be?

M. Leroux: Environ 1 200$.

The Chairman: How much vacation time does he or she get? Do they book off, is this part of a union agreement, or what?

M. Leroux: Les pilotes sont engagés sur une base annuelle de 18 jours de travail et de 12 jours de repos par mois. Ils font environ 700 heures de pilotage par année.

The Chairman: So on average, how many trips does a pilot make in a year? You've got 105 pilots, so it must be all worked out.

M. Leroux: Cent vingt voyages.

The Chairman: There are 120 trips a year at $1,200 a trip.

M. Leroux: Environ, oui. C'est le montant brut.

The Chairman: How much does it cost the vessel owner to do that particular. . .?

M. Leroux: Ça coûte ce que vous venez de calculer à l'armateur.

The Chairman: So it costs the vessel owner.

M. Leroux: Oui.

The Chairman: All right, thank you.

I have just one final bit, because I was sort of doing a trail on the monetary aspects. How many situations have there been on this particular route in the last year? By situations, I mean everything from accidents to near misses to anything that happens to be reported as an unusual event in the movement of a vessel.

[*Traduction*]

Mr. Leroux: No, there are no women. There has been none so far.

Le président: Ce sont tous des hommes.

D'accord, donc le pilote monte à bord du navire et travaille pendant six heures et demie. Est–ce qu'il rentre tout de suite chez–lui, le lendemain, ou. . .? Par exemple, combien d'heures cette personne travaille–t–elle par semaine?

Mr. Leroux: A pilot is on duty 18 days a month and rests twelve days a month. In the 18 days a month where the pilot is on duty, he is on call 24 hours a day.

Le président: Mais il travaille 18 jours par mois.

Mr. Leroux: That's correct.

Le président: Et il est disponible sur appel?

Mr. Leroux: On call.

Le président: Le pilote est–il payé à l'heure, au voyage ou à la semaine?

Mr. Leroux: The Pilots' Corporation sets the honorariums. The pilot is not on salary. He is paid by the job. When the pilot works, he is paid, and when he does not work, he is not paid. He is paid by the job.

Le président: Donc le pilote monte à bord à Québec et conduit le navire jusqu'à Trois–Rivières. Combien touche–t–il pour les six heures et demie? Quels seraient ses honoraires?

Mr. Leroux: About $1,200.

Le président: À combien de jours de vacances a–t–il droit? Est–ce qu'il s'absente, est–ce que cela fait partie d'une convention collective ou quoi?

Mr. Leroux: The pilots are hired on an annual basis of 18 days of work and 12 days of rest per month. They do about 700 hours of pilotage per year.

Le président: Donc en moyenne, combien de voyages le pilote fait–il dans une année? Vous avez 105 pilotes, vous devez donc le savoir.

Mr. Leroux: One hundred and twenty trips.

Le président: Cela fait 120 voyages par année à 1 200$ le voyage.

Mr. Leroux: About that. Yes. That is the gross amount.

Le président: Combien en coûte–t–il à l'armateur pour faire ce. . .?

Mr. Leroux: It costs the ship owner what you just calculated.

Le président: C'est donc l'armateur qui paye.

Mr. Leroux: Yes.

Le président: Très bien, merci.

J'ai une toute dernière question parce que je veux savoir à quoi m'en tenir pour ce qui est de l'aspect financier. Combien d'incidents y a–t–il eu sur ce circuit en particulier au cours de la dernière année? Par incident, j'entends autant les accidents qui ont eu lieu que ceux qui ont failli se produire, et les situations qui ont été signalées comme étant des événements inhabituels dans le mouvement du navire.

[*Text*]

M. Leroux: Si vous parlez d'incidents maritimes, l'année dernière, sur 13 000 assignations, 99,9 p. 100 ont été sans incident. Pour toute l'année, la Corporation a fait 13 000 voyages et 99,9 des transits ont été faits sans incident.

The Chairman: Thank you.

M. Guimond.

M. Guimond: Capitaine Leroux, merci pour votre présentation. Je voudrais essayer de bien comprendre votre mode de rémunération. Vous êtes considérés comme des travailleurs indépendants, comme des camionneurs payés au voyage, comme des chirurgiens en chirurgie cardiovasculaire payés à l'opération.

• 1445

Autrement dit, j'ai beau m'appeler Pavarotti, si je suis payé au nombre de spectacles que je donne, si je donne un seul spectacle à 10 000 $ par année, je vais avoir à la fin de l'année 10 000 $ de revenu. Si je m'appelle Pavarotti et si je donne 200 spectacles par année à 10 000 $ le spectacle, mes revenus seront plus élevés. Est–ce que c'est cela, votre mode de rémunération?

M. Leroux: Non. Ce sont des honoraires perçus à l'acte. Il n'y a pas de tarif et pas de salaire.

M. Guimond: Capitaine Leroux, M. Comuzzi

will remember this data, these statistics.

Des 105 pilotes, combien résident dans la région de Québec? Combien de ces 105 pilotes résident dans la région de Beauport, sur la côte de Beaupré et à l'île d'Orléans?

M. Leroux: De mémoire, nous avons deux ou trois membres qui résident dans cette région.

M. Guimond: On se rappelle le rapport du Sous–comité sur l'avenir de la Voie maritime du Saint–Laurent. C'est la première fois qu'on a des pilotes qui peuvent nous expliquer comment cela fonctionne. Est–ce qu'on pourrait remplacer les êtres humains pilotes sur le Saint–Laurent par des radars? Comment est–ce que cela pourrait fonctionner? Quel pourrait être l'impact de ces aides à la navigation?

M. Leroux: Je suis bien heureux que la question me soit posée. Il y a une espèce de mythe ou de faux débat autour de l'évolution des aides à la navigation depuis certaines années. On entend beaucoup parler du système GPS, le *Global Positioning* System, qui est basé sur le système de défense américain de satellites. C'est une aide à la navigation qui sert au positionnement d'un navire et qui est plus précise que ce qu'il y avait avant.

Il n'y a rien de nouveau dans la navigation électronique en ce sens qu'un navire a toujours été positionné soit par un LORAN C, soit par un *direction finder*. Le positionnement au radar est fait depuis l'après–guerre. On a présentement une technologie qui permet de travailler avec un système de positionnement par satellite. C'est un système que la Corporation elle–même favorise.

Depuis deux ans, la Corporation travaille en étroite collaboration avec Offshore Canada, avec Racal Decca de Londres, où je suis allé cet été, avec plusieurs comités, avec les représentants des ports, en vue de l'amélioration de la qualité des services, pour augmenter la possibilité de transits dans de mauvaises conditions et pour diminuer les pertes de temps pour l'entreprise.

[*Translation*]

Mr. Leroux: If you are talking about maritime incidents, last year, on 13,000 assignments, 99.9% went withoug incident. For the whole year, the corporation did 13,000 trips and 99.9% were without any incident.

Le président: Merci.

Mr. Guimond.

Mr. Guimond: Captain Leroux, thank you for your presentation. I want to fully understand your method of remuneration. You are considered as independant workers, like truckers paid by the trip, like heart surgeons paid by the operation.

In other words, my name may be Pavarotti, if I am paid by the number of performances, if I give only one performance a year at $10,000, my income at the end of the year will be $10,000. If my name is Pavarotti and I give 200 performances a year at $10,000 each my income will be higher. Is that your method of remuneration?

Mr. Leroux: No. Those are honorariums paid by the job. There are no rates and no salaries.

Mr. Guimond: Captain Leroux, Mr. Comuzzi

se rappellera ces données, ces statistiques.

Out of 105 pilots, how many live in Quebec city area? How many of these 105 pilots live in the Beauport area, on the Beaupré Coast and on the Orléans Island?

Mr. Leroux: Off hand I would say that we have two or three members living in that area.

Mr. Guimond: We remember the report of the Subcommittee on the St. Lawrence Seaway. It is the first time that we have pilots who can explain to us how this works. Could we replace the pilots on the St. Lawrence, who are human beings, by radars? How would this work? What would be the impact of these navigational aids?

Mr. Leroux: I am glad that you are asking me the question. For some years, there has been a sort of myth surrounding the evolution of navigational aids. There is a lot of talk about the GPS system, the Système de positionnement global, which is based on the American Defence Satellite System. It is a navigational aid which is used to position ships and which is more precise than what we had before.

There is nothing new in electronic navigation in that a ship has always been positioned either by an ARC, or by a direction finder. Radar positioning has been used since after the war. We now have a technology with which we can work with a positioning system by satellite. It is a system that the corporation itself favours.

For the past two years, the corporation has been working closely with Offshore Canada, with Racal Decca from London, where I went last summer along with several committees, with ports representatives, with a view of enhancing the quality of services, of increasing the feasibility of transits in bad weather conditions and of cutting down on time losses for businesses.

[*Texte*]

Ce n'est qu'une aide supplémentaire à la navigation. Il ne faut pas oublier qu'une aide supplémentaire à la navigation reste une aide électronique, sujette à des pannes, à de mauvais fonctionnements.

Je dis que c'est un mythe, l'informatique. On est souvent porté à croire que c'est la solution à tous les problèmes. On a toujours des économistes. Est-ce qu'on pourrait remplacer les économistes par un logiciel? Derrière tout instrument, il faut toujours un penseur!

Je suis d'avis qu'avec un appui plus sophistiqué d'aide à la navigation, on doit avoir des navigateurs encore plus compétents et plus spécialisés. Une mauvaise interprétation des données diminue la sécurité; elle ne l'augmente pas du tout. En ce qui a trait à tels instruments, la gestion de l'information doit être faite par des professionnels aptes à le faire.

M. Guimond: Vous avez mentionné à la page 4 de votre mémoire que systématiquement, les tarifs étaient contestés, ce qui expliquait le problème d'autofinacement ou de déficit. Est-ce que cela se fait uniquement à l'Administration de pilotage des Laurentides ou est-ce que la même chose arrive aussi chez les autres? Apparemment, on en a trois sur quatre qui sont déficitaires. Est-ce que cet «acharnement thérapeutique» existe uniquement à l'Administration de pilotage des Laurentides?

M. Leroux: Cet acharnement thérapeutique, pour reprendre votre expression, semble spécialement bien réussir dans la région des Laurentides. Que je sache, il n'y a à peu près pas d'opposition à nos tarifs sur la côte ouest. Il y a par contre des oppositions aux tarifs sur les Grands Lacs et dans l'Atlantique.

La plupart de ces oppositions sont dans la région des Laurentides.

• 1450

M. Guimond: Et pourquoi les deux autres sont-ils déficitaires?

M. Leroux: Pourquoi les deux autres sont déficitaires? Leur déficit est de beaucoup moindre. Ici, dans la région des Laurentides, on accuse 80 p. 100 de tous les déficits des administrations au Canada.

Il faut quand même reconnaître que le tarif de l'APL, dans la région des Laurentides, est le plus bas du Canada.

M. Guimond: À propos de l'article 22 de la Loi de 1972 sur le pilotage, j'ai posé la question—et vous l'avez probablement entendue tout à l'heure—à M. Marquis. Je relirai les bleus, car je ne sais pas s'il m'a répondu. Pourquoi y a-t-il seulement six capitaines canadiens qui se sont prévalus de l'article 22? J'aimerais connaître l'opinion des pilotes. Pourquoi y a-t-il seulement six capitaines canadiens? Pourquoi ne s'en prévalent-ils pas plus?

M. Leroux: C'est une question dont j'aimerais bien connaître la réponse. C'est une espèce de boycottage des armateurs; ils hésitent à se prévaloir d'un système efficace qui leur permettrait de prouver la compétence qu'ils affichent.

Il y a quelque chose qu'il ne faut peut-être pas perdre de vue non plus. C'est que cette revendication est faite par les financiers, les armateurs. Nous, nous sommes en contact avec le personnel naviguant et ces gens-là semblent beaucoup moins revendiquer ou manifester d'intérêt en vue d'obtenir le certificat de pilotage et à devoir faire des 24, 36, 40 heures de pilotage consécutives. C'est impossible dans la pratique, car c'est tout à fait contre le minimum de sécurité.

[*Traduction*]

That's only an additional navigational aid. You must not forget that an additional navigational aid remains an electronic aid, subject to breakdowns, to malfunction.

I say that computers are a myth. We are often led to believe that it is the solution to all problems. We still have economists. Could we replace economists with a software package? Behind any instrument, there must be someone to make it work.

I am of the view that we need more competent and more specialized seamen along with a more sophisticated support to navigational aids. A wrong interpretation of data will decrease security; it will not increase it at all. With regards to such aids, information management must be done by professionals capable of doing it.

Mr. Guimond: You mentioned on page 4 of your brief, that systematically, rates are being challenged, which explains the self financing or the deficit problem. Does that occur solely within the Laurentian Pilotage Authority or does the same thing happen elsewhere? Apparently, three out of four show a deficit. Does this «agressive therapy' exist only within the Laurentian Pilotage Authority?

Mr. Leroux: This agressive therapy, as you call it, seems to be working remarkably well within the Laurentian area. As far as I know, there is very little opposition to our rates on the west coast. However, the rates are being challenged on the Great Lakes and in the Atlantic area.

Most of these objections come from the Laurentian area.

Mr. Guimond: And why are the two others showing a deficit?

Mr. Leroux: Why the two others show a deficit? Their deficit is much lower. Here, in the Laurentian area, we show 80% of all the authorities's deficits in Canada.

But you must acknowledge that the LPA rate, in the Laurentian area, is the lowest in Canada.

Mr. Guimond: About section 22 of the 1972 Pilotage Act, I asked Mr. Marquis a question—and you may have heard it earlier.—I will have to read the transcripts because I don't know if he answered it. How come only six canadian captains invoked section 22? I would like to know what the pilots are thinking. How come only six canadian pilots? How come they are not invoking it more.

Mr. Leroux: I would very much like to know the answer to that question. It is a sort of boycott by shipowners; they hesitate to use an efficient system which would enable them to prove how competent they claim to be.

There is also something that you must not lose sight of. It is this claim made by investors, by shipowners. We are in contact with the seagoing personnel, and these people seem to have fewer claims or be much less interested in getting their pilotage certificate, and having to go on 24, 36, 40 hours of pilotage straight. In practice, that's impossible, because it is very much against minimal security rules.

[*Text*]

La Corporation, au contraire, encourage les capitaines des navires canadiens à passer ces certificats de pilotage. Si les gens sont qualifiés et sont capables de naviguer sécuritairement et d'acquérir les connaissances suffisantes pour naviguer, on ne s'y oppose absolument pas, bien au contraire!

M. Guimond: Donc, lorsque vous parlez de marin à marin dans la cabine de pilotage. . . Vous semblez me dire qu'un capitaine de la Canada Steamship Lines Inc., comme individu, n'y tient pas plus que ça.

M. Leroux: En général, lorsqu'on embarque à bord du bateau à Saint–Lambert, le capitaine de la Canada Steamship Lines Inc. n'a pas dormi depuis 20 heures. Il dit: *Welcome on board, pilot*, et il va se coucher.

M. Guimond: Merci.

Mr. Gouk: First I'd like to do a couple of quick housekeeping things, because I wasn't taking notes.

Each of the 105 pilots will make approximately how many trips per year?

Mr. Leroux: Thirteen thousand—

Mr. Gouk: No, each.

Mr. Leroux: Each, 120.

Mr. Gouk: And what fee do they get for that?

Mr. Leroux: An average of $1,200.

Mr. Gouk: Are either of you now, or have you ever been, pilots yourselves?

M. Leroux: Je suis moi–même pilote et président de la Corporation.

Mr. Gouk: When you are piloting a ship in the St. Lawrence during the daytime, what do you use to guide you?

M. Leroux: Si on est l'été, avec une bonne visibilité, on a des feux d'alignement et le chenail est balisé avec des bouées lumineuses. L'hiver, les bouées lumineuses sont remplacées par des bouées non lumineuses qui sont à 90 p. 100 du temps couchées sous la glace ou en mauvaise position.

L'hiver, on utilise le radar comme système de positionnement et, sur certains navires, le DGPS qui est la navigation par satellite. Il faut positionner le navire. Le DGPS vous donne une position, mais ne pilote pas le navire.

Finalement, dans quelques années, lorsque tout le monde aura le DGPS, lorsqu'il y aura un échouement ou une catastrophe, on pourra pointer à quelques pieds près l'endroit de l'incident. Le DGPS ne pilote pas du tout le navire.

Mr. Gouk: If the visibility is zero for one reason or another, if there is an obscuring phenomenon, and you're using electronic equipment, I believe you don't go on a curved track, but from way point to way point. Is that correct?

• 1455

M. Leroux: Lorsque la navigation est zéro, pour les navires qui sont déjà le long des quais, on recommande qu'ils demeurent le long des quais dans une position sécuritaire. Pour ce qui est des navires qui sont déjà en mouvement, on va les positionner avec les marques radar et, à l'occasion maintenant, avec le DGPS.

[*Translation*]

On the contrary, the corporation encourages canadian ship captains to get their pilotage certificate. If these people are qualified and can safety pilot and acquire that necessary knowledge, we will not be against it, absolutely not, quite the contrary!

Mr. Guimond: So, when you talk seaman to seaman in the pilotage cabin. . . You seem to be saying that a captain from the Canada Steamship Lines Inc. as an individual, is not too keen about that.

Mr. Leroux: As a rule, when you board the ship in Saint–Lambert, the captain from the Canada Steamship Lines Inc. has not slept for the past 20 hours. He says: "Bienvenue à bord, pilote," and then he goes to bed.

Mr. Guimond: Thank you.

M. Gouk: J'aimerais tout d'abord clarifier quelques petites questions administratives, parce que je n'ai pas pris de notes.

Chacun des 105 pilotes fait environ combien de voyages par an?

M. Leroux: Treize milles. . .

M. Gouk: Non, chacun.

M. Leroux: Chacun, 120.

M. Gouk: Et quels honoraires touchent–ils pour chaque voyage?

M. Leroux: En moyenne, 1 200$.

M. Gouk: L'un de vous deux est–il, ou a–t–il déjà été, lui–même pilote?

Mr. Leroux: I am myself a pilot and Chairman of the Corporation.

M. Gouk: Lorsque vous pilotez un navire sur le Saint–Laurent le jour, de quoi vous servez–vous pour vous guider?

Mr. Leroux: In the summer, with a good visibility, we have range lights and the channel is marked by lighted buoys. In the winter, lighted buoys are replaced by unlighted buoys which are, 90% of the time, buried under the ice or in the wrong position.

In the winter, we use the radar as a positioning system, and on some ships, the DGPS which is navigation by satellite. You must position the ship. The DGPS will give you a position, but will not guide the ship.

Finally, in a couple of years from now, when everybody will use the DGPS system, when a ship will run aground or some disaster occurs, you will be able to pinpoint within a few feet the exact place of the incident. The DGPS system does not at all guide the ship.

M. Gouk: S'il y a visibilité zéro pour une raison quelconque, si un phénomène quelconque gêne la visibilité, et que vous vous servez de matériel électronique, j'imagine que vous n'allez pas suivre une courbe, mais que vous irez d'un point de route à l'autre. Est–ce exact?

Mr. Leroux: When visibility is zero it is recommended that the ships already in port, remain in port in a secured position. As for the ships already in motion, we will position them with radar marks and, sometimes, with the DGPS.

[*Texte*]

Par contre, dans une visibilité zéro, comme vous le dites, on ne peut prendre aucune chance de s'appuyer entièrement sur la seule aide électronique à la navigation. Il y a des défaillances, des erreurs. Les orages électriques donnent de mauvais positionnements et il y a la turbulence atmosphérique. Il y a plein de facteurs qui font que, si on se fiait à une seule aide à la navigation, la sécurité serait drôlement compromise. On doit appuyer la navigation de plusieurs systèmes: le DGPS, à l'occasion le radar, et la navigation visuelle également.

Mr. Gouk: You've told me what you rely on, but I asked whether you go from way point to way point, or operate on a continuous arc system? Electronically, visibly or otherwise, do you go from point to point?

M. Leroux: On va du point A au point B. Le point A n'est jamais le même et le point B n'est jamais le même non plus quand on pilote à l'intérieur d'un chenal de 244 mètres où il y a des courants de travers, où il y a des vents, il n'y a pas deux navires qui réagissent de la même manière à un même vent. Il n'y a pas un courant qui est constant d'un endroit à l'autre. Avec les marées, le courant varie à un même endroit. Alors, le point A et le point B ne sont jamais les mêmes. Le pilote doit continuellement et sur une base constante, minute après minute, ajuster sa course et gouverner pour arriver au point B.

Mr. Gouk: That's how you get to point B, but you still aim for point B, do you not?

M. Leroux: Il vise toujours le point B.

Mr. Gouk: Okay. You may change the mechanism by which you steer in order to accomplish that as the wind or current changes. It would more likely be the current than the wind.

M. Leroux: On doit adapter la course à gouverner continuellement selon le vent, le courant et la glace. C'est le trafic. . .

Mr. Gouk: So in other words, you alter your heading to make good the track.

M. Leroux: C'est exact.

Mr. Gouk: When visibility is poor, or when you cannot rely on the position of a fixed navigation aid like a buoy, then you rely to some degree on electronic equipment, coupled with your knowledge of current and all the rest of it, in order to get from A to B to C and so on.

M. Leroux: C'est exact et, en grande partie, on se fie à l'expertise que les pilotes ont de l'utilisation du radar. Les marques radar sont des distances de la côte, de la ligne de côte ou de certains objets à terre. Cela peut être une voie de chemin de fer ou tout autre objet qui donne un bon écho au radar. Cela permet au pilote d'identifier exactement la bonne position qu'il doit avoir et de corriger sa course à gouverner, à partir du radar. Dans une situation de mauvaise visibilité, la navigation se fait à 90 p. 100 avec le radar.

Mr. Gouk: So the radar you rely on is the feedback. You said you rely heavily on radar feedback that gives you your current position relative to a variety of objects from which you can get a return. But you take into account, of course, such things as anomalous propagation, the inherent vulgarities of a radar system that can create problems for you getting that proper return.

[*Traduction*]

However, with zero visibility, as you say, we cannot take the chance of relying entirely on electronic navigational aids. There are brakedowns, mistakes. Electrical storms will screw the positioning, and there will atmospheric turbulence. There are a lot of factors which could seriously undermine security if we relied on just one navigational aid. Navigation must be supported by several systems: DGPS, sometimes radar, and visual navigation as well.

M. Gouk: Vous me dites ce à quoi vous vous fiez, mais je voulais savoir si vous allez d'un point de route à l'autre, ou si vous suivez le système arc continuellement? En vous servant d'aide électronique, de la navigation visuelle ou autre, est–ce que vous allez d'un point de route à l'autre?

Mr. Leroux: We go from point A to point B. Point A is never the same and point B is never the same either when you are guiding the ship through a 244–metre channel, where there are cross currents and winds. No two ships will react the same to the same wind. There is not one current that is consistent from one point to another. Under the influence of the tides, in the same place the current will vary. So point A and point B are never the same. Therefore the pilot must continually, consistently, minute after minute, adjust the course and steer the ship to get to point B.

M. Gouk: C'est comme ça que vous allez au point B, mais vous visez toujours le point B, n'est–ce pas?

Mr. Leroux: You always aim for point B.

M. Gouk: Bien. Vous pouvez changer le mécanisme qui vous sert à gouverner le navire afin de vous adapter aux vents ou aux changements de courants. Vous gouvernerez davantage en fonction du courant que du vent.

Mr. Leroux: You must continually adjust the steering course according to the wind, the current and the ice. It's the traffic. . .

M. Gouk: Donc, autrement dit, vous changez de cap afin de bien gouverner.

Mr. Leroux: That's right.

M. Gouk: Lorsque la visibilité est mauvaise, ou lorsque vous ne pouvez pas vous fier à la position d'une aide de navigation fixe comme une bouée, vous comptez alors dans une certaine mesure sur le matériel électronique, en conjonction avec votre connaissance des courants et de tout le reste, afin de vous rendre du point A aux points B et C et ainsi de suite.

Mr. Leroux: That's right, and very often we rely on the expertise that the pilots have of the radar. The radar marks are the distances from the coast, from the coastline or from some objects on the ground. It could be a railroad line or any other object which echoes the radar well. This is how the pilot can identify exactly the position that he must have and steer the right course, relying on the radar. When visibility is poor, navigation is 90% on radar.

M. Gouk: Donc le radar vous alimente en information. Vous dites que vous vous appuyez beaucoup sur l'information du radar, que cela situe votre position par rapport à divers objets qui vous diront où vous êtes. Mais vous tenez compte bien sûr de choses comme la propagation anormale, les défauts inhérents au système radar qui pourraient mal vous guider.

[*Text*]

Mr. Fontana: Thank you for clarifying some of the work as well as the remuneration.

Who is ultimately responsible if there is a mishap? Is it the pilot who is piloting the ship, or the captain of the ship?

M. Leroux: Le pilote est responsable de la navigation envers le capitaine du navire. Le pilote prend charge. Lorsque le pilote embarque à bord d'un navire, il prend charge du quart de navigation et il est responsable envers le capitaine. Le capitaine demeure toujours à bord du navire et est la personne qui est responsable du navire. Le pilote répond de sa navigation au capitaine, mais dans les faits, il prend charge de la navigation puisque le capitaine n'a pas les connaissances locales et n'est pas en mesure de piloter lui–même son navire.

• 1500

Mr. Fontana: Yes, but the captain does what the pilot tells him to do. Obviously that's why you're getting paid $150,000 a year, to give him the best possible advice. So I take it the captain does what the pilot says.

M. Leroux: C'est exact.

Mr. Fontana: So if the pilot does something wrong, who is ultimately responsible—the pilot, the ship captain, or the ship line?

M. Leroux: Le pilote peut être relevé de ses fonctions si, à la suite d'une enquête, il est démontré qu'il est responsable de l'accident. Est–ce que vous parlez de responsabilité financière?

Mr. Comuzzi: Who pays the bill?

Mr. Fontana: Yes, financially.

M. Leroux: D'accord. La Loi sur le pilotage rend le pilote personnellement responsable jusqu'à concurrence de 2 000$. Est–ce que cela répond à votre question?

Mr. Fontana: I know that Mr. Guimond talked about surgeons being worth what they get paid, $200 an hour. I don't know many lawyers or doctors who are doing that well.

But let me ask you this. A trucker is on a highway. That's a mode of transportation. There's an infrastructure there. He doesn't have a pilot telling him where to go, how to do it, and how to react to certain weather conditions and so on. A pilot, who moves hundreds of people from point A to point B, relies on his expertise and the help of controllers to guide that ship. Why is it that the ship needs two people to do exactly the same function, that is, a pilot telling the captain what to do or vice–versa? I'm not up on my history, so maybe you could tell me. I understand why, but it just doesn't seem logical to me.

M. Leroux: Le camionneur auquel vous faites allusion a, sur la route, une ligne blanche, et il doit se tenir entre la ligne blanche et l'accotement; c'est une marque visuelle. Sur un navire, on n'a pas encore de ligne blanche sur l'eau, et le pilote doit être aidé dans sa navigation d'un système de navigation électronique et, à l'occasion, visuel.

[*Translation*]

M. Fontana: Je vous sais gré de nous avoir expliqué votre travail et votre mode de rémunération.

Qui est ultimement responsable en cas d'accident? Est–ce le pilote ou le capitaine?

Mr. Leroux: In terms of navigational responsibility, the pilot answers to the captain of the ship. The pilot is in charge. When the pilot boards the ship, he takes charge of the navigation shift and answers to the captain. The captain always remains on board and remains the person responsible for the ship. In terms of navigation, the pilot answers to the captain, but in reality, he takes charge of navigation because the captain does not have the local knowledge and is not able to guide the ship himself.

M. Fontana: Oui, mais le capitaine fait ce que lui dit le pilote. C'est sans doute pour cela qu'on vous paie 150 000$ par an, pour que vous puissiez le conseiller le mieux possible. Je suppose donc que le capitaine fait ce que lui dit le pilote.

Mr. Leroux: Yes.

M. Fontana: Si le pilote commet une erreur, qui est responsable à la fin du compte? Est–ce le pilote, le capitaine du navire ou l'armateur?

Mr. Leroux: The pilot could be relieved from duty if an investigation shows that he is responsible for the accident. Are you talking about financial liability?

M. Comuzzi: Qui paye la note?

M. Fontana: Oui, sur le plan financier.

Mr. Leroux: In that case, the Pilotage Act holds the pilot personally liable to a maximum of $2,000. Does that answer your question?

M. Fontana: Monsieur Guimond a dit déjà que les chirurgiens valent bien les 200$ l'heure qu'on les paye. Je ne connais pas tellement d'avocats ou de médecins qui sont si bien payés que cela.

Je voudrais vous poser une question. Un camionneur voyage par la route. C'est un moyen de transport pour lequel il existe une infrastructure. Il n'y a pas de pilote pour lui dire où aller, comment s'y rendre et comment réagir en cas de mauvais temps, et ainsi de suite. Un pilote, qui est responsable du transport de centaines de gens du point A au point B, doit compter sur ses connaissances et l'aide des contrôleurs pour guider le navire. Pourquoi a–t–on besoin de deux personnes pour faire exactement le même travail, puisque le pilote dit au capitaine ce qu'il doit faire ou vice versa? Je ne suis pas au courant des antécédents historiques et vous pouvez peut–être me renseigner. Je comprends pourquoi les choses se font ainsi, mais cela ne me semble pas logique.

Mr. Leroux: The trucker you mentioned has a white line on the road and he must stay between that white line and the shoulder. It is a visual mark. On a ship, there is not yet a white line on the water and the pilot must rely on an electronic and sometimes visual navigation system.

[*Texte*]

Vous me demandez pourquoi il faut avoir deux pilotes dans certaines circonstances: c'est exactement pour ça. Dans certaines circonstances, la navigation électronique, appuyée du radar ou d'un DGPS, doit être également assistée d'une navigation visuelle contrairement au camion auquel vous faites allusion. Dans une seule position statique, le camionneur a une vue de l'ensemble de la route. La timonerie d'un navire est d'environ la grandeur de cette salle. Le pilote doit se déplacer physiquement pour appuyer sa navigation électronique d'une navigation visuelle.

Mr. Fontana: Obviously, the purpose of this committee is to look at all of the marine aspects and to ensure that Canada, which relies very much on marine transportation, can deliver transportation in the most efficient, safe, and secure way, taking into account that we are competing with every other country in the world that now sell the same stuff we do and that there are buyers who are prepared to buy from anyone. Obviously this exercise is to try to make the system as efficient as possible.

Why wouldn't a ship owner hire his own pilot as part of his employment complement as opposed to on a contractual basis and having to deal with the pilotage authority? Is there something in legislation that prevents shipowners from hiring or having their own pilots?

M. Leroux: Tel que je vous l'ai mentionné dans mon exposé, l'article 22 de la loi autorise les armateurs à se prévaloir de certificats de pilotage et, à ce moment–là, ils n'ont plus à avoir recours aux services de notre Corporation. C'est déjà prévu dans la loi, mais les armateurs, depuis 1972, n'ont manifesté aucun intérêt, du moins n'ont présenté aucune candidature. Il n'y a aucun candidat qui a fait la demande d'un certificat de pilotage depuis l'adoption de la Loi de 1972.

• 1505

Mr. Luc Drouin (Director, Corporation of Mid St. Lawrence Pilots): If I may add, I think your question was a little bit broader; namely, why the captain doesn't have a pilot with him. The problem with this is that there is a conflict of interest there.

The pilot is an ambassador of the country on the ship to represent the general common interests for security, for the environment, to discourage, let's say, the dumping of refuse in the river, for having safe approaches to ports, and so on.

If you make the pilot an employee of the employer, then there will be a conflict of interest between the commercial imperative and security imperative. I do not suggest that this is what is wished for. That's what was studied by the Bernier commission during the 1960s, over ten years. He came to the conclusion that pilotage was an essential service in Canada, essential for the common interest, the public interest. This is why he put forward the idea of initially autonomous authorities: in order to take care of the security matter, but also to take care of the financial matter.

As Mr. Leroux explained, the problem is that there is this inadequacy of the system that Mr. Marquis explained this morning and on which unfortunately we had to agree with him. It is a big inconvenience that it has been costing the Canadian taxpayers money.

[*Traduction*]

You are asking why we need two pilots under certain circumstances, and this is why we do. In some cases, electronic navigation supported by radar or the GPS must also be assisted by visual navigation, unlike the truck you mentioned. From a static position, the trucker has an overall view of the road. The wheel house on a ship is about as big as this room. The pilot must physically move to get visual navigation to support the electronic navigation.

M. Fontana: Notre comité est chargé d'examiner tous les aspects de la navigation maritime et de garantir que, puisque le Canada compte beaucoup sur le transport maritime, on peut fournir des services de transport maritime de la façon la plus efficace et sécuritaire, vu que nous faisons concurrence à tous les autres pays du monde qui vendent les mêmes produits que nous et qu'il y a des acheteurs qui sont prêts à acheter à n'importe qui. Nous devons donc nous assurer que le système est le plus efficace possible.

Pourquoi un armateur n'embaucherait–il pas son propre pilote qui ferait partie alors de ses effectifs plutôt que d'embaucher un pilote à contrat et d'avoir ainsi affaire à la Corporation de pilotage? Y a–t–il quelque chose dans la loi qui empêche les armateurs d'embaucher leurs propres pilotes?

Mr. Leroux: As I mentioned in my brief, section 22 of the Act authorizes shipowners to obtain their own piloting certificates, and if they do, they no longer have to rely on the services of our Corporation. This is provided for in the legislation, but since 1972, there has been no interest, or at least no application on the part of shipowners. No shipowner has applied for a piloting certificate since the Act was passed in 1972.

M. Luc Drouin (directeur, Les pilotes du Saint–Laurent Central, Inc.): Si je puis ajouter quelque chose, il me semble que votre question avait une portée un peu plus générale et que vous vouliez savoir pourquoi le capitaine n'est pas accompagné d'un pilote. Le problème, c'est qu'il y a conflit d'intérêt.

Le pilote est un ambassadeur du pays dont le rôle consiste à protéger les intérêts communs sur le plan de la sécurité et de l'environnement, pour éviter, par exemple, que l'on déverse des déchets dans le fleuve, que les navires entrent au port en toute sécurité, et ainsi de suite.

Si le pilote devait être un employé de l'armateur, il y aurait conflit d'intérêt entre le point de vue commercial et les besoins de sécurité. Ce n'est pas ce qu'on veut. Cette possibilité avait été examinée par la Commmission Bernier pendant les années 1960 sur plus de dix ans. La commission avait conclu que le pilotage constituait un service essentiel au Canada pour l'intérêt commun, l'intérêt du public. C'est pourquoi la commission avait recommandé des administrations autonomes au départ, pour s'occuper des questions de sécurité, mais aussi pour s'occuper des aspects financiers.

Comme l'a expliqué M. Leroux, le problème, c'est qu'il y a une faille dans le système, comme l'a dit M. Marquis ce matin. Nous sommes malheureusement d'accord avec lui sur ce point. Il est regrettable que cela ait coûté de l'argent aux contribuables canadiens.

[*Text*]

Mr. Fontana: My final question relates to the pilotage authority. Obviously there's an administrative infrastructure. Do you have any views as to whether or not that infrastructure is required? Set aside the requirements for pilots, assuming that that's what's required. I understand what you said about potential conflicts of interest. But isn't there a way or a mechanism by which shipowners can essentially enter into a private contract with an independent pilot to provide that service without incurring the administrative costs of having these crown corporations, pilotage authorities, exist, obviously with the bureaucracy and administrative costs of from 5% to 8% a year?

M. Leroux: Je crois que le Canada n'aura jamais d'autre choix que de se garder un droit de supervision de la qualification des gens qui pilotent des navires. Que ce soit un organisme ou un autre, on ne peut laisser ni dans les mains des pilotes ni dans celles des armateurs la responsabilité de décider qui est qualifié et quelles doivent être les qualifications. Peu importe le système ou l'organisme, il faut sûrement un organisme indépendant pour que la cause soit neutre, sans parti pris, ni économique ni en faveur des pilotes.

Mr. Drouin: In addition, you mentioned administrative costs of the authority itself. Just to throw some figures out very quickly, our corporation generated around $15 million in general revenue last year. The lower St. Lawrence pilots made probably between $12 million and $14 million. So the overall budget of the administration is around $30 million. Unless I am mistaken, the administrative cost is less than $1 million. So not a lot of money is involved in the matter as fully administrative costs. The bulk of the cost is the pilotage cost, which is what it is.

Mr. Gouk: On each of these legs when a pilot is on board the ship for which he receives remuneration of $1,200, what is the charge to the ship for that leg where he has been guided? How much does the ship pay for that trip?

The Chairman: It pays $1,200.

Mr. Gouk: The ship pays $1,200. That's what I thought, but I wanted it clarified.

What was the unit cost of your authority for providing that service: the cost of the pilot, of the administration? Do you have a total unit cost per leg for the corporation?

• 1510

M. Leroux: Le coût de 1 200 $ représente les honoraires perçus par la Corporation. Avec ce montant, la Corporation participe à son propre fonds de retraite, à sa propore administration. Si vous voulez parler du revenu par pilote, vous enlevez 30 ou 35 p. 100.

Mr. Gouk: Is that the net fee you're talking about?

M. Leroux: C'est bien.

Mr. Gouk: Okay, but I'm talking about all the other costs—the administration or the employer portion—the corporation itself incurs. If you take your total expenses for the year and divide it by the number of trips per year, how much per trip is the total expenditure of the corporation?

[*Translation*]

M. Fontana: Ma dernière question a trait à la Corporation de pilotage. Il existe certainement toute une administration pour la corporation. D'après vous, cette organisation est–elle vraiment nécessaire? Faisons abstraction du besoin de pilotes si l'on a vraiment besoin d'eux. Je comprends votre point de vue au sujet des conflits d'intérêt possibles. N'y aurait–il pas cependant un moyen ou un mécanisme qui permettrait aux armateurs de signer un contrat privé avec un pilote indépendant pour obtenir les mêmes services sans avoir à subir les coûts administratifs de ces sociétés d'état, les corporations de pilotage, qui ont certainement toute une administration et des frais variant entre 5 et 8 p. 100 par an?

Mr. Leroux: I do not think that Canada will ever have any other option but to keep a power of supervision over the qualification of pilots. Whichever agency has this supervisory role, we cannot afford to leave it up to the pilots or to the shipowners to decide who is qualified and what his qualifications must be. Whatever agency or corporation is responsible, we surely need an independent body to ensure that decisons are made objectively, without any prejudice, either commercial or in favour of the pilots.

M. Drouin: Vous avez aussi parlé des frais administratifs de la corporation–même. Je peux vous donner des chiffres très rapidement. Notre corporation a produit à peu près 15 millions de dollars de recettes l'année dernière. Les pilotes du Bas Saint–Laurent ont probablement réalisé des recettes de 12 à 14 millions de dollars. Le budget général est d'environ 30 millions de dollars. Si je ne m'abuse, les frais administratifs s'élèvent à moins d'un million. L'administration–même ne coûte donc pas tellement cher. Ce qui coûte le plus cher, ce sont les opérations de pilotage.

M. Gouk: Pour chacun de ces tronçons, lorsqu'un pilote est à bord du navire et qu'il est payé 1 200$, que fait–on payer au navire pour le tronçon? Combien paie le navire?

Le président: Il paie 1 200$.

M. Gouk: Le navire paie 1 200$. C'est ce que je pensais, mais je voulais en être certain.

Quel est le coût unitaire de ce service pour votre corporation, c'est–à–dire le coût du pilote et de l'administration? Connaissez–vous le coût unitaire total par tronçon pour la corporation?

Mr. Leroux: The cost of $1,200 represents the honorariums collected by the corporation. This amount includes the contribution of the corporation to its own pension fund and its own administrative costs. If you are talking about the revenue generated by each pilot, you have to reduce this amount by 30 or 35%.

M. Gouk: Est–ce cela que vous voulez dire quand vous parlez des honoraires nets?

Mr. Leroux: Exactly.

M. Gouk: Très bien, mais je voulais parler de tous les autres coûts, c'est–à–dire la part de l'administration ou de l'employeur, qu'assume la corporation elle–même. Si vous prenez Vos dépenses totales pour l'année et que vous divisiez le montant par le nombre de voyages chaque année, à combien s'élèvent les dépenses totales de la corporation par voyage?

[*Texte*]

M. Leroux: Environ 300 $. Les coûts totaux représentent moins de 1 p. 100 des coûts de l'ensemble d'un voyage pour un armateur.

Mr. Gouk: No, you've missed the point. Including what the pilot gets and what the corporation has for costs — whether it be insurance plans, whether it be administrative costs, or non–pilot staff who work for the corporation — it can't be less than $1,200 if you pay $1,200 to the pilot.

The Chairman: He's not paid $1,200.

Mr. Gouk: The pilot does not get $1,200 gross?

Mr. Leroux: In total, it's $1,200.

The Chairman: Less 35% for their fees.

Mr. Gouk: For their fees, okay. And the pilot has deductions over and above that?

Mr. Leroux: Yes.

Mr. Gouk: Okay. I wanted to be clear on that.

Now, getting back to your shipboard radar, it's a system that is essentially, I gather, an X–band radar? Are you familiar with what type of radar it is?

M. Leroux: Qu'est–ce que vous voulez dire?

Mr. Gouk: The radar you use is a primary system, a primary radar, operating on which band?

Mr. Leroux: We use the radar we find on board the ships. Sometimes it's on the 3–centimetre length or the 10–centimetre length. It depends. Russian ships, Japanese and Chinese ships — we work with the equipment we find on board. We never have two ships that are exactly the same.

Mr. Gouk: Okay, so you rely on a ground–based echo that you get back utilizing whatever equipment the ship happens to have on board. Would it not be at least equally accurate, if not more, if you were steering according to a return done from a ground–based system that told you where you were? In other words, if you utilized ground–based information from a secondary system, would this not be more accurate and reliable?

M. Leroux: Non, je ne le crois pas. De toute manière, l'interférence du milieu est importante. On peut le constater à l'utilisation d'autres aides électroniques à la navigation. Que l'écho soit transmis du navire au sol ou du sol au navire, vous avez le même problème de propagation de l'onde électromagnétique dans l'espace. Vous avez les mêmes distorsions de l'information.

Mr. Gouk: That's not actually true. Are you familiar, sir, with the difference between primary and secondary radar?

M. Leroux: Oui.

Mr. Gouk: So you know secondary radar is not based on an echo principle but on a ground–based interrogator system, interrogating on board aircraft in the case of the ship?

M. Leroux: Oui, mais est–ce que vous pouvez imaginer la quantité de radars secondaires que vous devriez avoir pour 250 milles marins à couvrir? Le système dont vous parlez existe dans certains ports, où trois milles, quatre milles ou 12 milles marins doivent être couverts. Ici, on a à couvrir 250 milles marins. Il y a un radar qui est installé depuis sept ou huit ans aux Escoumins, qui a coûté 9 millions de dollars et qui couvre 24 milles marins. Sans faire de calcul précis, cela pourrait représenter un investissement de 20 à 30 milliards de dollars.

[*Traduction*]

Mr. Leroux: About $300. The total costs represent less than 1% of the costs of a trip for a shipowner.

M. Gouk: Si l'on inclut ce qu'obtient le pilote et ce que la corporation fait payer pour ces coûts, que ce soit en assurance, en coûts administratifs, et pour les employés autres que les pilotes qui travaillent pour la corporation, cela ne peut pas être moins de 1 200$ si vous payez 1 200$ au pilote.

Le président: Le pilote n'est pas payé 1 200$.

M. Gouk: Le pilote n'obtient pas un montant brut de 1 200$

M. Leroux: C'est 1 200$ au total.

Le président: Moins 35 p. 100 pour les honoraires.

M. Gouk: Pour les honoraires, d'accord. Et le pilote a aussi certaines déductions supplémentaires.

M. Leroux: Oui.

M. Gouk: Très bien. Je voulais que ce soit clair.

Pour revenir au radar à bord des navires, j'imagine qu'il s'agit essentiellement d'un radar bande X? Savez–vous de quel type de radar il s'agit?

Mr. Leroux: What do you mean?

M. Gouk: Il s'agit d'un système primaire, d'un radar primaire, mais quelle bande utilisent–ils?

M. Leroux: Nous utilisons le radar qui se trouve à bord des navires. Parfois, c'est la bande de 3 centimètres et parfois la bande de 10 centimètres. Cela dépend. Que ce soit un navire russe, japonais ou chinois, nous travaillons avec le matériel que nous trouvons à bord. Il n'y a pas de navire qui ait exactement le même système.

M. Gouk: Très bien. Vous vous fiez donc à l'écho au sol que vous recevez en utilisant le matériel qui se trouve sur le navire. N'obtiendrez–vous pas des données tout aussi exactes, sinon plus, si vous vous fiez à l'écho d'un système radar au sol qui vous indique où vous êtes? Autrement dit, est–ce que ce ne serait pas plus sûr et plus exact d'utiliser un écho au sol d'un système secondaire?

Mr. Leroux: No, I do not think so. In any case, there is a lot of interference, This is obvious when you use other electronic navigation aids. Whether the echo is tranmitted from the ship to the ground or from the ground to the ship, there is the same problem of sending the electromagnetic wave through space. There is the same distortion of information.

M. Gouk: Ce n'est pas vraiment le cas. Êtes–vous au courant de la différence entre le radar primaire et le radar secondaire?

Mr. Leroux: Yes.

M. Gouk: Vous savez donc que le radar secondaire ne se base pas sur un écho, mais plutôt sur un système d'interrogateur au sol qui interroge les instruments à bord du navire?

Mr. Leroux: Yes, but can you imagine the number of secondary radars you would need to cover 250 nautical miles? The system you are talking about exists in certain ports where you have to cover 3, 4 or 12 nautical miles. In our case, we have to cover 250 nautical miles. There is one radar which has been in operation for seven or eight years in Escoumins which cost $9 million and which covers 24 nautical miles. This is not a precise figure, but such a system could represent an investment of $20 to 30 billion.

[*Text*]

Mr. Gouk: We can have the interpretation to catch up.

It's interesting. We have a system in Vancouver where we can watch aircraft running down the ground in Prince George—secondary only, of course. I was just curious to know if you've ever considered the concept of the secondary—

[*Translation*]

M. Gouk: Nous pouvons nous rattraper grâce à l'interprétation.

C'est intéressant. Nous avons un système à Vancouver qui nous permet de surveiller des avions au sol à Prince George. Bien entendu, ce n'est qu'un système secondaire. Je me demandais simplement si vous avez déjà songé au principe de radar secondaire. . .

• 1515

M. Leroux: Vous avez exactement le bon concept. Comme je vous l'expliquais tout à l'heure, sur la carte ici, le trait rouge qui représente 140 milles nautiques, c'est l'approche finale du navire. À Vancouver, l'approche finale de l'avion est de 20 kilomètres.

Mr. Leroux: You have the right concept. As I explained earlier, on the map here, the red line representing 140 nautical miles is the final approach of the ship. In Vancouver, the final approach of an airplane is 20 kilometers.

Mr. Gouk: That's not actually an airport–based piece of equipment, though. It's for other purposes. It's not used on the airport, but it happens once the aircraft is going down the runway.

M. Gouk: En réalité, ce n'est pas un système qui sert pour l'aéroport. Il est destiné à d'autres usages. Il n'est pas utilisé pour l'aéroport, mais il permet de repérer l'avion une fois qu'il est sur la piste.

You said you couldn't rely on a global–type system because you have to have a backup. Is that correct? If you were relying on that and something went wrong, you would of course have trouble at that point.

Vous dites que vous ne pourriez pas vous fier à un système de type global parce que vous avez besoin d'un système complémentaire. Est–ce exact? Si vous vous fiez à un système et s'il y a un problème tout à coup, vous auriez des difficultés.

M. Leroux: C'est exact. Je crois qu'aucun professionnel de la navigation aérienne ou maritime ne peut donner sa confiance absolue à un seul équipement ou aide à la navigation qui, de toute manière, n'est qu'un système de positionnement et non pas un système de navigation, de guidage. C'est un système de positionnement. À bord des navires, vous avez le même système. À bord des avions, vous avez depuis des années le même système de positionnement en trois dimensions. On a toujours un pilote assis en avant et la machine supervise, mais la correction dans toutes les circonstances particulières vient toujours d'une réaction humaine.

Mr. Leroux: Exactly. I do not believe that any professional in air or maritime navigation can put absolute trust in a single piece of equipment or navigation aid which, in any case, is only a positioning system and not a guidance system. It is a positioning system. You have the same system on ships. Aircraft have for years had the same positioning system in three dimensions. There is always a pilot sitting there in front and the equipment supervises, but corrections made in all special circumstances are always brought about by human reaction.

Mr. Gouk: Do you also use or have you used on board the ship the inertia navigation system? Once you tell a ship exactly where it is, it then detects any movement in the ship so you know all four axes, and then it tells the ship where it now is.

M. Gouk: Utilisez–vous aussi ou avez–vous déjà utilisé le système de navigation inertielle à bord des navires? Une fois que vous avez indiqué au système exactement où se trouve le navire, le système détecte tout mouvement du navire, ce qui vous donne les quatre axes, et le système signale ensuite où se trouve maintenant le navire.

M. Leroux: Oui, ce système pourra très bien fonctionner lorsque tous les navires en seront équipés. Beaucoup de publicité tourne autour du DGPS, qui est le système global de positions différentielles. Il ne faut pas croire que c'est maintenant quelque chose de très répandu. Il y a parmi les utilisateurs réguliers du Saint–Laurent, que je sache, une vingtaine de navires sur 6 000 qui sont équipés de ce système.

Mr. Leroux: Yes, this system could work very well when all ships are equipped with it. There has been a lot of publicity about the DGPS, or differential global positions system. Do not imagine that this is currently in use everywhere. I believe that, among regular users of the St. Lawrence, there are about 20 ships out of 6,000 equipped with the system.

Mr. Comuzzi: Thank you for appearing, Mr. Leroux and Mr. Drouin.

M. Comuzzi: Merci d'être venus, messieurs Leroux et Drouin.

The Mississippi system, which is much narrower than the St. Lawrence system, doesn't require pilots, does it? The Mississippi transportation system does not require pilots.

Si je ne m'abuse, on n'exige pas de pilote sur le Mississippi, qui est beaucoup plus étroit que le Saint–Laurent, n'est–ce pas? On n'exige pas de pilote sur le Mississippi.

M. Leroux: Sur le Mississippi, le trafic est constitué de remorqueurs qui ont à leur charge des barges. Ce n'est pas un trafic de navires internationaux comme sur le Saint–Laurent. Ce sont des barges et les remorqueurs suivent le centre de la rivière. Ici, comme on peut le voir, dans le Saint–Laurent, c'est un lit de roc, de sable, entremêlé de glace et, de plus, il y a les quatre saisons.

Mr. Leroux: On the Mississippi, the traffic is mostly tow boats pulling barges. There is no international shipping as on the St. Lawrence. The traffic is barges and the tow boats follow the center of the river. Here, as you can see, in the St. Lawrence, you have a rocky and sandy bed with ice and seasonal changes.

[*Texte*]

J'aimerais maintenant vous dire que le pilotage n'est pas quelque chose de propre au Saint–Laurent. Le pilotage est quelque chose qui existe dans tous les pays maritimes de la terre. C'est la méthode d'approche finale qui est historiquement reconnue comme étant la plus sécuritaire pour les navires. Le capitaine et l'officier aptes à naviguer leur navire en mer ont recours aux services d'un pilote qui a les connaissances locales dans tous les pays maritimes de la terre.

[*Traduction*]

I would like to point out that piloting is not restricted to the St. Lawrence. All maritime countries have pilots. It is the final approach method which has been historically recognized as the safest for ships. The captain and the officer qualified to navigate the ship on the high seas require the services of a pilot who has local knowledge in all maritime countries of the world.

• 1520

C'est la même chose dans le cas de l'avion qui a recours aux services d'un contrôleur aérien pour son approche finale.

Mr. Comuzzi: The Mississippi system does not use pilots.

M. Leroux: Non, pas pour les remorqueurs.

Mr. Comuzzi: That's debatable. We will come back to it another day.

The gross annual salary for each of your 105 members would come to somewhere around $95,000 to $105,000. Is that correct, or is it a little more than that?

M. Leroux: C'était environ cela, l'année dernière. Les dix années précédentes, le salaire se situait entre 65 000 $ et 70 000 $, puisque la Corporation assume elle–même les baisses ou les hausses de trafic. Le trafic maritime a augmenté de 18 p. 100 en 1994. C'est la meilleure année pour la Corporation depuis les dix dernières années.

Mr. Comuzzi: But the annual salary for each of your 105 members is somewhere between $95,000 and $110,000. Is that correct?

M. Leroux: En 1994. Je ne peux vous le dire pour 1995. Si, en 1995, le trafic est le même qu'en 1993, le salaire de nos membres se situera à environ 65 000 $.

Mr. Comuzzi: No, what was the salary this past year?

Mr. Leroux: It was roughly around $100,000.

Mr. Comuzzi: Your figures show each member makes about 120 trips a year. Each trip averages about seven hours, so that totals approximately 21 weeks of work. Is that correct?

Mr. Leroux: No.

Mr. Comuzzi: Forty hours a week is what the average Canadian works.

Mr. Leroux: No.

Mr. Comuzzi: How many weeks?

M. Leroux: Cela représente 48 semaines, parce qu'il faut tenir compte uniquement des heures où le pilote est en train de piloter physiquement. Lorsque le pilote débarque à la station opposée de son domicile, il doit soit rapatrier son domicile, soit demeurer en attente.

Si vous comptabilisez le salaire des pompiers selon le nombre d'heures pendant lesquelles ils tiennent le boyau au cours d'une année, ces gens–là sont drôlement bien payés.

Mr. Comuzzi: So if it's half of what I said, you're saying they work a 20–hour week.

It's the same thing for the plane that needs the help of an air traffic controller for its final approach.

M. Comuzzi: Le système du Mississipi n'a pas recours aux services de pilotes.

Mr. Leroux: No, not for tug boats.

M. Comuzzi: C'est discutable. On y reviendra plus tard.

Est–il vrai que le salaire annuel brut de chacun de vos 105 membres se situe entre 95 000$ et 105 000$ environ? Ce montant serait–il plus élevé?

Mr. Leroux: That was the average income last year. Over the 10 previous years, the salary was between $65,000 and $70,000, since the Corporation absorbs any fluctuation in revenue brought about by increases or decreases in marine traffic. Marine traffic increased by 18% in 1994. This was the Corporation's best year in a decade.

M. Comuzzi: Le salaire annuel de chacun de vos 105 membres se situe entre 95 000$ et 110 000$. N'est–ce pas exact?

Mr. Leroux: Yes, for 1994, but I cannot tell you what their income will be in 1995. If, in 1995, the traffic is relatively the same as it was in 1993, our members' salaries will be of about $65,000.

M. Comuzzi: Je veux savoir quel était le salaire de vos membres l'année dernière.

M. Leroux: Leur salaire était d'environ 100 000$.

M. Comuzzi: Vos chiffres révèlent que chaque membre fait environ 120 voyages par année. Chaque voyage dure environ sept heures, ce qui représente environ 21 semaines de travail. Est–ce exact?

M. Leroux: Non.

M. Comuzzi: Le Canadien moyen travaille 40 heures par semaine.

M. Leroux: Non.

M. Comuzzi: Combien de semaines cela représente–t–il?

Mr. Leroux: This represents 48 weeks, because you can only take into account the hours during which the pilot is physically piloting the tug boat. When the pilot stops at the station away from his home port, he can either go back to his home port or remain on standby.

If you were to calculate the income of firemen according to the number of hours they hold a hose in their hands over the year, you would find out that they are extremely well paid.

M. Comuzzi: Donc si c'est la moitié de ce que j'ai dit, vous me dites qu'ils travaillent 20 heures par semaine.

[*Text*]

M. Leroux: Non, cela représente des semaines de 40 heures, avec la disponibilité et l'attente.

Mr. Comuzzi: It doesn't matter.

What was your debt for 1994? What was your deficit?

M. Leroux: Nous n'avons pas de déficit à la Corporation.

Mr. Comuzzi: In the event that something happens and a better system is developed, how much money do you have in your corporation pension fund to look after the benefits, needs and adequate retirement for all of your. . .? How much money do you have in your pension fund?

M. Leroux: Les pilotes investissent environ 18 p. 100 de leurs revenus dans leurs fonds de pension en début de carrière. Un pilote ne commence jamais sa carrière avant d'avoir atteint l'âge de 30 à 35 ans. Les gens doivent avoir 12 ans de formation avant d'être reçus pilotes.

Mr. Comuzzi: How much money do you have in the pension fund of your corporation?

M. Leroux: Voulez–vous parler du fonds de pension, y compris les pensions à payer en vertu des engagements déjà pris, pour les gens qui sont déjà à leur retraite et pour les pilotes actifs? Voulez–vous parler du total du fonds de pension? Il y a environ 50 millions de dollars.

The Chairman: Mr. Leroux, I frequent an area in Ontario called the Trent–Severn Waterway, and there are many buoys and all kinds of navigation aids out there. People who have hundreds of thousands of dollars worth of boats underneath them trust their own judgment to ply the waters of the Trent–Severn, just as in comparative terms I suppose there are multi–million dollar vessels coming down the St. Lawrence.

Can you see an opportunity where this system of pilotage will ever go beyond what it is today? Will we ever be able to modernize it or follow some kind of combination of global positioning and buoy marker and channel marker devices in order for a captain to ply his way down without having to stop and take on a pilot, etc.?

• 1525

M. Leroux: Non, je ne le crois pas. Nous avons déjà un système de pilotage qui est l'un des plus efficaces au monde. Il est reconnu, dans l'ensemble des pays maritimes, que le système de pilotage sur le Saint–Laurent est l'un des plus efficaces. Sur le Saint–Laurent, les conditions de navigation sont les plus sévères que l'on puisse trouver sur la terre, et l'amélioration des aides à la navigation est très bien vue par les pilotes, pour ces raisons.

Il ne faut pas oublier qu'un seul accident comme celui de l'*Exxon Valdez*, qui a eu lieu à la suite d'une déréglementation du pilotage obligatoire, a entraîné des coûts de 15 milliards de dollars, ce qui représente 100 ans de tous les frais de pilotage pour l'ensemble de l'Amérique du Nord.

The Chairman: I have one last question. You mentioned that a captain can apply for his pilot's licence to take his own vessel down. How many captains do you know of who have that particular licence now? Six?

[*Translation*]

Mr. Leroux: No, these are 40–hour weeks, but there are standby periods.

M. Comuzzi: Ce n'est pas important.

Quelle était la dette de votre groupe en 1994? Quel était votre déficit?

Mr. Leroux: The Corporation does not have a deficit.

M. Comuzzi: Il se pourrait que les choses changent et qu'on crée un meilleur système. Si cela devait se produire, à combien s'élève votre caisse de retraite? Combien d'argent avez–vous pour répondre aux besoins de vos membres, pour leur verser des prestations? Combien d'argent avez–vous dans votre caisse de retraite?

Mr. Leroux: At the start of their careers, pilots invest some 18% of their income in the pension fund. Someone never becomes a pilot before having turned 30 or 35 because you must have 12 years of training before officially becoming a pilot.

M. Comuzzi: À combien s'élève votre caisse de retraite?

Mr. Leroux: Are you talking about the pension fund, including the pension to be paid according to commitments already made, for people who have already retired and for current pilots? Do you mean the total assets of the pension fund? It is about $50 million.

Le président: Monsieur Leroux, je visite souvent une région de l'Ontario qu'on appelle la voie navigable Trent–Severn, et il y a beaucoup de bouées, de balises et d'autres aides à la navigation dans ce cours d'eau. Les gens qui ont des bateaux qui valent des centaines de milliers de dollars font appel à leur propre jugement lorsqu'ils naviguent ce cours d'eau; et je suppose que les bateaux qui naviguent dans le St. Laurent valent des millions de dollars.

Pensez–vous qu'il soit possible que le système de pilotage soit vraiment différent un jour? Sera–t–il possible de le moderniser ou d'avoir des systèmes spéciaux de positionnement et de balises et de bouées de repère qui permettraient à un capitaine de naviguer sans avoir à arrêter et à prendre un pilote à bord?

Mr. Leroux: No, I do not think so. We already have one of the most efficient pilotage systems in the world. Most maritime countries know that the St. Lawrence Seaway pilotage system is one of the best in the world. On the St. Lawrence, the conditions are the most severe in the world, and the improvement of navigational aids would be quite welcome by pilots.

One must not forget that one single incident like the *Exxon Valdez* disaster, that happened after the deregulation of compulsory pilotage, cost 15 billion dollars, which is what pilotage for the whole of North America would cost over a 100–year period.

Le président: J'aimerais poser une dernière question. Vous avez signalé qu'un capitaine peut demander un permis de pilote pour naviguer lui–même son bâtiment. À votre connaissance, combien de capitaines détiennent ce type de permis? Six?

[*Texte*]

M. Leroux: Il y en a six entre Les Escoumins et Québec et entre Québec et Montréal. Cependant, dans la circonscription où je travaille, il n'y en a pas. Il n'y a jamais eu de demande, aucun candidat.

Nobody asked for it.

The Chairman: Why do you suppose that is?

Mr. Leroux: I don't know.

A voice: Do you have the question?

Mr. Leroux: I have the question.

The Chairman: You don't have any idea why that. . .?

Mr. Leroux: Yes, I have an idea. I don't think the captains want to do that job.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Leroux and Mr. Drouin, for appearing before our committee and for making your presentations to us today. We appreciate it.

M. Leroux: Merci.

The Chairman: Colleagues, joining us next at the table will be the Quebec Cartier Mining Company. We have with us Mr. McGee.

Gentlemen, do you have a written presentation at all?

Mr. Gaston Gendreau (General Superintendant, Transport, Quebec Cartier Mining Company): No, we didn't have time to prepare one. The notice was too short.

The Chairman: All right. Can we ask that you give us a presentation of no longer than fifteen minutes in order that we can get into questions about your organization?

Mr. Gendreau: That's what we have.

The Chairman: Wonderful. Thank you. Please proceed.

• 1530

M. Gendreau: M. McGee et moi–même sommes ici à titre de représentants de la Compagnie minière Québec Cartier. Nous croyons qu'il est important de dire quelques mots sur notre compagnie afin de mieux vous faire comprendre nôtre position.

Québec Cartier exploite du minerai de fer dans le nord du Québec depuis 1959 ainsi que le port de Port–Cartier qui, comme vous le savez, est un port privé.

Actuellement, nous exploitons le gisement du Mont Wright à un taux de 16 millions de tonnes de concentré par année. Notre minerai brut est de faible teneur en fer, c'est–à–dire 31 p. 100, mais le volume est important. Ce concentré est acheminé à Port–Cartier par un chemin de fer de 260 milles. À Port–Cartier, 50 p. 100 de la production du Mont Wright, soit 8 millions de tonnes, est vendue comme concentré de fer sur le marché mondial. L'autre moitié de la production est envoyée à l'usine d'aboutage à Port–Cartier pour qu'on en fasse des boulettes de fer.

L'ensemble de ces 16 millions de tonnes de concentré et boulettes est vendu sur le marché mondial et expédié par navire en Europe, en Amérique et en Asie.

[*Traduction*]

Mr. Leroux: There are six between Les Escoumins and Quebec and between Quebec and Montreal. However, in my neck of the woods, there are none. There never were any requests, any candidates.

Personne n'a demandé de permis.

Le président: Pourquoi, selon vous?

M. Leroux: Je ne sais pas.

Une voix: Avez–vous entendu la question?

M. Leroux: Oui.

Le président: Vous ne savez pas pourquoi personne n'a. . .?

M. Leroux: Oui, j'ai une idée là–dessus. Je ne crois pas que les capitaines veuillent faire ce travail.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Leroux, monsieur Drouin, d'être venus nous rencontrer cet après–midi. Je tiens à vous remercier de votre témoignage.

Mr. Leroux: Thank you.

Le président: Chers collègues, nous accueillons maintenant des représentants de la Compagnie minière Québec Cartier. Nous accueillons M. McGee.

Messieurs, avez–vous un mémoire écrit?

M. Gaston Gendreau (directeur général, Transport, Compagnie minière Québec Cartier): Non, nous n'avons pas eu le temps, compte tenu du préavis, de préparer un texte.

Le président: Très bien. Nous vous demanderons donc de limiter vos commentaires liminaires à 15 minutes de sorte que les députés puissent poser des questions.

M. Gendreau: C'est ce que nous avions prévu.

Le président: Parfait. Merci. Vous avez la parole.

Mr. Gendreau: Mr. McGee and I are here as representatives of the Quebec Cartier Mining Company. We feel that it is important to say a few words about our company so that you can better understand our position.

Quebec Cartier has been mining iron ore in Northern Quebec since 1959 and operating the Port–Cartier port which is, as you know, a private port.

Currently we are mining the Mount Wright deposit at a rate of 16 million tones of concentrate per year. Although our product is low in iron ore content, 31%, the volume is high. This concentrate travels a distance of 260 miles by rail to Port–Cartier. At Port–Cartier, 50% of the Mount Wright production, representing 8 million tons, is sold as iron ore concentrate on the world market. The other half of our production is sent to the mill at Port–Cartier, where it is turned into iron pellets.

The entire production of 16 million tons of concentrate and pellets is sold on the world market and shipped to Europe, America and Asia.

[*Text*]

Québec Cartier est la plus grosse mine de fer en Amérique du Nord, et nous devons concurrencer les plus gros, soit le Brésil et l'Australie.

Le prix du fer est établi mondialement. Ce prix est déterminé par les plus gros producteurs, soit le Brésil et l'Australie, qui négocient les prix avec l'Allemagne et le Japon.

Québec Cartier doit suivre le prix établi par les plus gros au monde. Le Brésil a certains avantages sur nous. Il exporte le tiers du minerai de fer produit dans le monde. Les salaires au Brésil ne représentent que 25 p. 100 de ceux de Québec Cartier. La teneur en fer de leurs mines est le double de celle de Québec Cartier, soit de l'ordre de 64 ou 65 p. 100, et ils ont le même genre d'équipement que nous.

Par contre, la situation géographique de Port–Cartier nous donne quelques avantages sur le Brésil puisque le prix est fixé au port de déchargement de Rotterdam. Comme nous sommes plus proches de l'Europe que le Brésil, les coûts de transport sont moindres pour les produits livrés en Europe en provenance de Port–Cartier. Également, le fait que Port–Cartier a accès directement à l'intérieur du continent nord–américain, par le Saint–Laurent et la Voie maritime, nous donne un avantage. Si le Brésil veut en faire autant, cela exige du transbordement des navires océaniques. Nous pouvons charger les petits navires aussi bien que les gros océaniques.

Pour ce qui est de l'effort de Québec Cartier pour assurer sa survie et passer à travers la récession des années 1980, notre compagnie a dû faire des efforts énormes de réduction des coûts pour compenser, premièrement, les effets de la baisse du minerai de fer durant ces années–là et, deuxièmement pour compenser l'augmentation des prix à la consommation. Nous avons dû trouver de meilleurs moyens de fonctionner et d'augmenter notre productivité. Nous avons dû faire des réductions importantes de main–d'oeuvre. Encore en 1993, nous avons réduit de 15 p. 100 la main–d'oeuvre cadre et syndiquée. De 3 800 employés que nous étions en 1982, nous sommes maintenant moins de 2 000 employés en 1994, plus exactement 1 906 au 31 décembre 1994.

Dans le but d'atteindre un prix compétitif, nous avons amélioré la qualité de nos produits de fer et nous sommes maintenant certifiés ISO 9002. L'automne dernier, nous avons fait une demande en vue d'être certifiés ISO 9001. Nous devrions obtenir notre certificat ISO 9001 vers la fin du mois de février de cette année. Nous sommes également conforme à

SISAP, which stands for steel industry supplier audit process.

Nous cherchons toujours des moyens de réduire nos coûts, car ils sont encore de 5 p. 100 plus élevés que ceux du Brésil.

L'évolution des prix du concentré et de la boulette de fer versus l'indice des prix à la consommation indique que nous avons dû absorber un différentiel de 55 p. 100 par rapport aux prix et indices de 1982.

[*Translation*]

Quebec Cartier is the largest iron ore mine in North America and we have to compete with the biggest players, namely, Brazil and Australia.

The price of ore is set on the world market. This price is established by the largest producers, Brazil and Australia, who negotiate prices with Germany and Japan.

Quebec Cartier must set its prices to compete with those set by the largest producers in the world. Brazil has certain advantages over us. It exports one–third of the world's iron ore. The salaries of Quebec Cartier employees are four times higher than those earned by employees in Brazil. The iron ore content in their mines is twice that found in Quebec Cartier, being roughly 64% or 65%, and they have the same type of equipment that we have.

However, Port–Cartier is geographic situation does give us a few advantages over Brazil because the price is set at Rotterdam's port of unlading. Since we are closer to Europe than Brazil, the transportation costs are lower for products delivered to Europe from Port–Cartier. Furthermore, we have another advantage in that Port–Cartier has direct access to the interior of the North American continent through the St. Lawrence Seaway. If Brazil wants to do this, they have to transship their products from oceangoing ships. We can load small ships and the big oceangoing ships.

In order to insure its survival and get through the recession of the 1980s, Quebec Cartier had to reduce costs drastically to compensate, first of all, for the effects of lower iron ore prices during this time, and, secondly, to offset an increase in consumer prices. We had to find better ways of operating and increasing productivity. We had to resort to massive layoffs. Again, in 1993, we cut back management and unionized staff by 15%. In 1982, we had 3,800 employees. By 1994, this number had been reduced to less than 2,000, 1,906 as of December 31, 1994, to be exact.

In order to be competitive, we improved the quality of our iron ore products and we now have an ISO 9002 certification. Last fall, we applied for ISO 9001 certification. We should be obtaining our ISO 9001 certificate at the end of February of this year. We also comply with

SISAP, which stands for Steel Industry Supplier Audit Process. C'est un processus de vérifications des fournisseurs de l'industrie de l'acier.

We are still looking for ways to decrease our costs, because they are still 5% higher than those of Brazil.

The evolution of concentrate and iron pellet prices versus the consumer price index indicates that we had to absorb a differential of 55% in comparison with the 1982 prices and indices.

[*Texte*] [*Traduction*]

• 1535

Cet bref énoncé avait pour objectif de vous démontrer que Québec Cartier ne peut plus absorber de coûts additionnels. Les frais à long terme de toute augmentation résultent en une diminution de l'espérance de vie de la mine. Nous devons assurer la survie de notre compagnie et des 2 000 emplois directs qu'elle donne à la société. Nous sommes dans l'impossibilité de transférer nos augmentations de coûts à nos clients. Cependant, nos clients, qui sont dans la structure du marché, nous transmettent leurs coûts de transport.

We made this brief statement to show that Quebec Cartier cannot absorb any additional costs. The long term costs of any increase would bring about a shorter life expectancy for the mine. We must insure the survival of our company and of the 2,000 direct jobs it offers. We cannot transfer any increase in costs to our clients. However, our clients who are in the market structure transfer their transportation costs to us.

Le gouvernement ne doit pas passer certains de ses propres coûts à l'industrie. Nous savons qu'il y a un déficit, mais nous devons quand même demeurer concurrentiels. Nous nous attendons à ce que le gouvernement réduise ses coûts en étant plus efficace et en réduisant ce qui est non essentiel. Nous l'avons fait à Québec Cartier et continuons de le faire, mais nous ne pouvons réussir seuls.

The government must not transfer some of its own costs to the industry. We are aware of the fact that there is a deficit, but we must remain competitive. We expect the government to reduce its costs by becoming more efficient and by eliminating or reducing what is not essential. We have done that at Quebec Cartier and we are continuing to do it but we cannot be the only ones to streamline our operations.

Toute augmentation des coûts externes nous affecte directement dans nos coûts d'opération ou dans le prix de notre produit de fer. Port–Cartier est aussi un port de transbordement de céréales par les silos Port–Cartier. Toute augmentation de coûts affectera aussi le volume de céréales qui transige à Port–Cartier et, par conséquent, le prix des laquiers.

Any increase in external costs directly affects our operating expenses or the price of our product. Port–Cartier also is a grain transshipment port through the operations of Port–Cartier grain elevators. Any increase in costs will also impact on the volume of grain shipped through Port–Cartier and therefore the cost of laker services.

Les laquiers arrivent à Port–Cartier chargés de céréales et s'en retournent avec du minerai de fer. Si le volume de transbordement de céréales diminuait encore plus et que les laquiers arrivaient à Port–Cartier sans cargo de céréales, mais seulement pour charger du minerai de fer, le coût du transport du fer serait alors plus élevé.

Lakers arrive in Port–Cartier loaded with grain and return with iron ore. If the volume of grain transshipped were to decrease any further and lakers came to Port–Cartier empty, and only came to get a load of iron ore, transportation costs for iron would therefore be higher.

M. McGee vous donnera quelques statistiques sur les activités maritimes de Québec Cartier et des silos de Port–Cartier, et sur l'impact du coût du transport.

Mr. McGee will give you some figures regarding the maritime operations of Quebec Cartier and the Port–Cartier grain elevators, and will also give you some data on the impact of transportation costs.

Mr. Stan McGee (Divisional Superintendent, Marine Services, Transport, Quebec Cartier Mining Company): Port Cartier, as Mr. Gendreau has explained, is one of the few remaining private ports in Canada. It was built and is operated by Quebec Cartier Mining Company. The maintenance, the infrastructure, the dredging, navigation aids, pilotage, tug services, loading, offloading, equipment, and stevedoring for 17 million tonnes of cargo and raw materials are provided by Quebec Cartier Mining's employees.

M. Stan McGee (directeur, Division des services maritimes, Transport, Compagnie minière Québec Cartier): Comme M. Gendreau l'a expliqué, Port–Cartier est un des rares ports privés au Canada. Il a été construit et exploité par la Compagnie minière Québec Cartier. L'entretien, l'infrastructure, le dragage, les aides à la navigation, le pilotage, les services de remorqueurs, le chargement, le déchargement, le matériel et les services de débardeurs pour 17 millions de tonnes de marchandises et de matières premières sont assurés par les employés de la Compagnie minière Québec Cartier.

The majority of our ores are sold on an FOB basis. We cannot control the freight.

La majorité de nos minerais sont vendus FAB. Nous ne pouvons pas contrôler le transport des marchandises.

Les Silos Port–Cartier, a tenant of Quebec Cartier Mining, have their own handling and storage facilities for the handling of, today, about 4.5 million tonnes of grain. That's half in and half out.

Les Silos Port–Cartier, un locataire de la Société minière Québec Cartier, dispose de ses propres installations d'entreposage et de manutention; aujourd'hui la société Silos Port–Cartier s'occupe du chargement et déchargement d'environ 4,5 millions de tonnes de céréales. On entend par là le chargement et le déchargement.

The two exceptions to the navigational aids of Quebec Cartier Mining are the fairway buoy and the anchorage controls by Vessel Traffic Services—but controlled blindly in that they do not know the location of the vessel except as reported off Port Cartier.

Il y a deux exceptions en ce qui a trait aux aides à la navigation de la Société minière Québec Cartier: il s'agit de la bouée de direction et des services de mouillage du Service du trafic maritime—il s'agit d'un contrôle aveugle parce qu'on ne connaît l'emplacement du bateau que grâce aux renseignements provenant de Port–Cartier.

[*Text*]

Quebec Cartier Mining supplies less than 5% of the world's iron ore pellets. The geographical distribution of the iron ore, our products, is approximately 4.9 million tonnes to North America and the remaining 11.5 million tonnes to overseas users. Of the 4.9 million tonnes to North America, 3.1 million tonnes is transported in lake vessels; 2.3 million of these tonnes use at least a portion of the St. Lawrence Seaway system. Any increases in the cost of pilotage, seaway tolls, etc., will affect our competitive position with the Great Lakes producers of iron ore.

As an example, it is my understanding that under the present condition the freight for iron ore concentrates beyond Lake Ontario is approximately 33% of the value of the cargo. To the best of my understanding, should the proposed cost recovery—navigational aids, pilotage, and seaway—be implemented and be equal to $3 per tonne, the freight would then be equal to 50% of the value of the cargo.

• 1540

It's obvious to me that the costs have to be controlled. With the advent of technology and communications, vessel positioning, and navigational aids, is it not time to review our concept of these services in somewhat the same way that technological innovation has contributed to the control of the costs in our mining and mining–related operations?

It is my understanding that the coast guard wishes to recover a portion of the cost of ice–breaking assistance to vessels using a toll applicable against cargo transiting the gulf based on a maximum mileage coverage formula.

At the level of Bill C–51, it was deemed that the recovery of some $25 million, the cost to Quebec Cartier Mining, would be in the vicinity of 12¢ per metric tonne. It's also my understanding that at this time the recovery proposal is about four times that of our original evaluation.

Are the services of an ice–breaker absolutely essential to our industry? I've gathered some statistics on the number of vessels calling at Port Cartier and Sept–Isles. In 1994, one of the worst ice years in a long time, 49 transits were made in the gulf between January 15 and April 28. Of these 49 transits, 8 vessels required assistance. The total assistance time for these vessels was 49.5 hours. The total transit time for these vessels was 2,264 hours, or less than 2% of the time under escort or requiring ice assistance.

We are aware that the coast guard ice operations have improved their efficiencies in that last year crew changes took place on a 28–day rotation basis and fuelling was done at sea, avoiding the expense of returning to home port for resupply. We encourage such improvements.

Industry has to be consulted on the ice services. Quebec Cartier Mining or other mining industries require services on a two–and–a–half–month basis maximum because of the size and power of the vessels calling at our ports.

[*Translation*]

La Société minière Québec Cartier produit moins de 5 p. 100 de la production mondiale de boulettes de minerai de fer. Environ 4,9 millions de tonnes de nos produits sont distribués en Amérique du Nord et le reste, 11,5 millions de tonnes, est livré à des utilisateurs à l'étranger. Des 4,9 millions de tonnes qui sont livrés en Amérique du Nord, 3,1 millions de tonnes sont transportés par laquiers; 2,3 millions d'entre elles sont transportés au moins en partie dans la voie maritime du St. Laurent. Toute augmentation du coût du pilotage et des péages de la voie maritime aura une incidence sur notre position concurrentielle face aux producteurs de minerai de fer des Grands Lacs.

Par exemple, j'ai cru comprendre qu'aux termes des modalités actuelles, il en coûte environ 33 p. 100 de la valeur des marchandises pour acheminer du concentré de minerai de fer au–delà du lac Ontario. À ma connaissance, si le programme de récupération des coûts—en ce qui a trait aux aides à la navigation, aux services de pilotage et à la voie maritime—est mis en oeuvre, et qu'on prévoit un droit de 3$ la tonne, le transport des marchandises coûterait 50 p. 100 de la valeur du chargement.

À mes yeux il faut contrôler les coûts. Il existe de nouvelles techniques, de nouvelles méthodes de communication, de nouvelles techniques également pour le positionnement des navires et de nouvelles aides de navigation; le temps n'est–il pas venu de repenser ces services compte tenu des nouvelles techniques comme on l'a fait par exemple pour endiguer les coûts des activités minières?

J'ai cru comprendre que la garde côtière désirait récupérer une partie des coûts associés à l'aide offerte par les brise–glace aux bateaux, en faisant payer des droits en fonction du nombre de milles parcourus par le bateau traversant le golfe.

Quand nous avons étudié le projet de loi C–51 nous avons calculé qu'en fonction de la récupération de 25 millions de dollars, il en coûterait, à la compagnie minière Québec Cartier quelque 12c. par tonne métrique. Il semblerait également que les nouvelles propositions visant un programme de récupération des coûts quadruplerait ce montant.

Les services de brise–glace sont–ils essentiels à notre secteur? J'ai obtenu quelques statistiques sur le nombre de bateaux qui font escale à Port Cartier et à Sept–Îles. Prenons l'année 1994, une année où il y a eu beaucoup plus de glace que d'habitude. Quarante–neuf voyages ont été effectués dans le golfe entre le 15 janvier et le 28 avril. Seuls huit bateaux ont eu besoin d'aide. L'aide offerte représentait 49,5 heures. Cependant, ces bateaux ont navigué quelque 2 264 heures; dont ils n'ont eu recours à l'aide des brise–glace ou à leur escorte que pendant 2 p. 100 de leurs heures de déplacement.

Nous savons que le service des glaces de la garde côtière est devenu beaucoup plus efficace l'année dernière, on a décidé d'avoir un roulement de 28 jours pour les équipes, on a offert un service de mazoutage en mer, pour éviter les dépenses liées au retour au port d'attache pour le ravitaillement. Nous encourageons ce type d'amélioration.

Il faut consulter le secteur à l'égard du service des glaces. La Société minière Québec Cartier et d'autres compagnies minières ont besoin de services tout au plus deux mois et demi par an en raison de la taille et la puissance des bateaux qui font escale dans nos ports.

[*Texte*]

Should these costs be so high? I believe the mining industry would like to have the option to look at the cost of these services and to elect possibly not to ship ores in the wintertime. These costs simply cannot be met, depending on where they are.

Canada has been in the forefront regarding inspection of proposed loading plans and verification of loadings of high-density cargoes. Canada has been in the forefront with the inspection of vessels, at first the loading of vessels with high-density cargoes and now the inspection of approximately 50% of all vessels through port state safety inspections and bulk carrier hull inspection programs.

The purpose is to protect life and the Canadian coast. We cannot of course deny that the purpose is noble, but we can complain that the application of the standard among Canadian ports is not equal and that the application of the inspections is definitely not the same in all member nations. Our biggest competitor, Brazil, does not have the same stringent requirements that we in Canada have for the loading of iron ore, putting us at a commercial disadvantage.

• 1545

I mentioned that inspection services are unequal in Canadian ports. Four vessels calling at Port Cartier, having discharged cargo at Canadian ports, two of which had loaded part cargoes elsewhere in Canada at Canadian ports, were found to be deficient on arrival at Port Cartier and required extensive repairs.

However, the prime example coming to mind is a vessel that, in the last six months, discharged cargo in Canadian ports, loaded iron ore in a Canadian port, and was refused to load at Port Cartier. It sailed in ballast with a restricting permit limiting the voyage to Halifax. Upon reinspection in Halifax, the Canadian Coast Guard classification permitted this vessel to sail to Istanbul—this after a delay of two weeks in Port Cartier and over $200,000 spent in temporary repairs.

We have to determine and establish an equitable way of examining vessels so that one port is not disadvantaged more than another.

In conclusion, I point out that these inspections are not cheap. It is our understanding that it has been proposed that the inspection services by the coast guard should be increased by 15% this year. At Port Cartier the out-of-pocket cost for coast guard inspection services in 1994 was around $190,000. We estimate that an equal amount was spent for classification services and over $750,000 was spent in temporary repairs plus travel expenses for owners' representatives and in the vicinity of $150,000 was spent on travel to and from vessels.

Our statistics for the year 1994 have not yet been developed, but we can tell you that in 1993, of the 48 vessels subjected to the bulk inspection program, 60% failed and between $10,000 and $150,000 was spent for repairs.

[*Traduction*]

Ces coûts devraient-ils être si élevés? Je crois que le secteur minier voudrait avoir l'occasion d'étudier de plus près le coût de ces services et décider s'il vaudrait mieux ne pas expédier de minerai pendant l'hiver. Dans certaines localités, ces coûts ne sont plus abordables.

Le Canada a été un des premiers à prendre des mesures à l'égard de l'inspection des plans de chargement, la vérification du chargement de marchandises à forte densité. Le Canada inspecte maintenant environ 50 p. 100 des bâtiments grâce à un programme d'inspection de sécurité au port et des programmes d'inspection de la coque des vraquiers.

Ces programmes ont pour but de protéger des vies et la côte canadienne. Nous ne pouvons évidemment pas nier que c'est un bel objectif, mais nous pouvons cependant regretter le fait que ces normes ne sont pas mises en application de la même façon à tous les ports canadiens. De plus, les programmes d'inspection ne sont pas aussi stricts dans tous les pays signataires de la convention. Notre principal concurrent, le Brésil, n'a pas de normes aussi strictes que nous à l'égard du chargement du minerai de fer ce qui nous place dans une position concurrentielle désavantageuse.

J'ai mentionné que les services d'inspection étaient inégaux dans les ports canadiens. Quatre navires faisant escale à Port-Cartier, ayant déchargé leur cargaison dans des ports canadiens, deux d'entre eux ayant chargé leur cargaison en partie ailleurs au Canada dans des ports canadiens, étaient défectueux à leur arrivée à Port-Cartier et avaient besoin de réparations considérables.

Cependant, le premier exemple qui me vient à l'esprit est celui d'un navire qui au cours des six derniers mois a déchargé sa cargaison dans des ports canadiens, a chargé du minerai de fer dans un port canadien et s'est vu refuser la permission de charger à Port-Cartier. Il est reparti sur l'est avec un permis limitant son voyage à Halifax. Après une nouvelle inspection à Halifax, la Garde côtière canadienne a permis à ce navire de partir à destination d'Istambul—cela après un retard de deux semaines à Port-Cartier et plus de 200 000 dollars en réparations temporaires.

Nous devons déterminer une façon équitable d'inspecter les navires de sorte qu'un port ne soit pas désavantagé par rapport à un autre.

Pour conclure, je souligne que ces inspections ne sont pas bon marché. Nous croyons comprendre qu'il a été proposé d'augmenter cette année de 15 p. 100 les services d'inspection par la Garde côtière. À Port-Cartier, le coût marginal déboursé pour les services d'inspection de la Garde côtière en 1994 s'élevait à environ 190 000 dollars. Nous estimons qu'un montant égal a été dépensé pour les services de classification et que plus de 750 000 dollars ont été dépensés pour des réparations temporaires sans compter 150 000 dollars de dépenses pour les représentants des armateurs qui devaient se rendre aux navires et en revenir.

Nous n'avons pas encore les statistiques pour l'année 1994 mais nous pouvons vous dire qu'en 1993, 60 p. 100 des navires qui ont été inspectés dans le cadre du programme d'inspection en vrac n'étaient pas en bon état et ont dû subir des réparations qui ont coûté entre 10 000 et 150 000 dollars.

[*Text*]

The loading, cleaning, detention, and examination hours were approximately 1,000 in number and represented 14% of the total in–port time of vessels.

The costs incurred by carriers' owners hopefully are reflected in the landed cost of our products.

We are at a disadvantage compared to our Brazilian competitors. Our customers and those of Silos Port–Cartier have complained that they have difficulty in finding carriers coming to Port Cartier. Our industry wishes to be consulted prior to implementation, and most of all prior to commitment to international organizations of our vessels' stops.

The Chairman: Thank you, Mr. McGee and Mr. Gendreau, for your presentation to this committee today.

Mr. McGee probably hit at least one of the five key objectives of this committee's study on the marine sector, that of course being the search for options, to hear about the competitive challenges facing the companies.

As the minister himself clearly enunciated last week, the buyers of your products don't care so much about how you accumulated the cost of that product and what they're paying for it, but it is the competition at the other end when it comes to actually deciding how much per tonne that particular product is going to be. So we appreciate your pointing out these challenges that you face in the industry today.

We'll begin the questioning in reverse order this time. Anna Terrana.

Mrs. Terrana: I come from British Columbia, so the geography of Quebec clearly is not my forte. Is Port Cartier in northern Quebec?

Mr. McGee: Yes. We're a little bit east of the east tip of Anticosti Island.

• 1550

Mrs. Terrana: So that's the only mode of transportation you have to go from your mine to wherever?

Mr. McGee: Yes, it is the only mode of transportation.

Mrs. Terrana: After Montreal or Halifax, where do you go? Or does it go directly to. . .?

Mr. McGee: The ores?

Mrs. Terrana: Yes.

Mr. McGee: They are delivered throughout the world—Europe, Asia, North America and the like.

Mrs. Terrana: It's not as if they have to stop at a bigger port. They just go directly to the port of destination.

Mr. McGee: That's usually the case.

Mrs. Terrana: Now, you talked about shipping costs. Can you give us a total of your shipping costs from 1990 to the latest—1993–94?

[*Translation*]

Le chargement, le nettoyage, et l'examen de ces navires présentaient environ 1 000 heures, soit 14 p. 100 du temps que ces navires ont dû passer dans ce port.

Les coûts que cela représente pour les armateurs se réflètent dans le prix franco dédouané de nos produits.

Nous sommes donc désavantagés par rapport à nos concurrents brésiliens. Nos clients et ceux de Silos Port–Cartier se sont plaints du fait qu'ils avaient de la difficulté à trouver des transporteurs qui viennent à Port–Cartier. Notre secteur souhaite être consulté avant la mise en oeuvre d'ententes et surtout avant la conclusion de toute entente avec des organismes internationaux concernant les ports où nos navires doivent accoster.

Le président: Monsieur McGee et monsieur Gendreau, je vous remercie de l'exposé que vous avez présenté à notre comité aujourd'hui.

M. McGee a sans doute mis le doigt sur l'un des cinq principaux objectifs de notre étude du secteur maritime. Je veux parler ici bien sûr de la recherche d'options, du fait que nous voulons entendre parler des défis auxquels doivent faire face les entreprises sur le plan de la compétitivité.

Comme le ministre l'a dit lui–même très clairement la semaine dernière, les acheteurs de nos produits ne se préoccupent pas tellement de la façon dont vous avez accumulé le coût de ce produit et de ce qu'ils doivent payer pour ce produit, mais c'est la concurrence à l'autre bout lorsqu'il s'agit de décider en fait combien ce produit en particulier se vendera la tonne. Nous vous remercions d'avoir porté à notre attention les défis auxquels votre secteur doit faire face aujourd'hui.

Nous allons cette fois–ci commencer la période des questions dans l'ordre inverse. Anna Terrana.

Mme Terrana: Comme je viens de la Colombie–Britannique, je ne connais pas très bien la géographie du Québec. Port–Cartier, c'est dans le Nord du Québec?

M. McGee: Oui. Nous sommes un petit peu à l'est de la pointe est de l'Île d'Anticosti.

Mme Terrana: Donc c'est le seul mode de transport dont vous disposez pour expédier votre minerai?

M. McGee: Oui, c'est le seul mode de transport.

Mme Terrana: Après Montréal ou Halifax, où allez–vous? Où est–ce que le minerai va directement. . .?

M. McGee: Le minerai?

Mme Terrana: Oui.

M. McGee: Le minerai est livré dans le monde entier—en Europe, en Asie, en Amérique du nord, etc.

Mme Terrana: Ce n'est pas comme s'il fallait qu'il s'arrête à un port plus important. Il est directement expédié au port de destination.

M. McGee: C'est habituellement le cas.

Mme Terrana: Vous avez parlé des frais d'expédition. Pouvez–vous nous dire à combien s'élèvent vos frais d'expédition depuis 1990 jusqu'à l'année la plus récente—soit 1993–1994?

[*Texte*]

Mr. McGee: It's very hard for me to give you the costs of shipping, because most of our customers buy on an FOB basis. There has been a great increase in the cost of transportation. The freight market is now firm and costs of shipping are going up. They are going up on a level playing field, so we can stand such things. It's when they start going up on an unlevel playing field that we suffer.

Mrs. Terrana: Do you have any recommendations you want to leave with us? Yours is a private port, and I don't know how many submissions we will hear from private ports. Maybe you can give us recommendations for this kind of situation. If you have any, you can send them to us.

Mr. McGee: We experience most of the things other ports experience, although we are basically a bulk–handling port. We can tell you that the symbiotic relationship between the movement of grain and ore is important for both grain and ore. I was listening to the Port of Montreal talk about the arrival of grains. This would be more expensive if it wasn't for the ore going back up.

Other than that, I can't think of anything else you might want to know.

Mrs. Terrana: Thank you.

The Chairman: There are eight minutes remaining. Joe, did you want to pick up on that?

Mr. Fontana: Thank you, Mr. McGee and Mr. Gendreau.

You spent a lot of time talking about ice–breaking costs and the potential or the possibility of attributing some of those costs in a fair and equitable way. Do you know the coast guard in this country only has about a 4% cost recovery? As you so clearly indicated, the government obviously has some fiscal parameters to deal with.

Is it your summation now. . .? In terms of the ice–breaking costs, I think you've indicated you're not against those costs as long as they are applied fairly and accurately. I think you mentioned something to the effect that at the time, 2% was actually spent by ice–breakers for assistance. Do you have those kinds of studies? I think this committee would obviously want to have some of this information as it looks at this issue.

Mr. McGee: We don't have all of the information. We have some of the information on some of the vessels. It is difficult for us to get all of the information, but we would be very happy to make available to you the information that we do have.

As for equitable costs, there is a relation between size of vessel, weight of vessel, horsepower of vessel, construction of vessel, and its serviceability in ice. There is also some relation between people's knowledge of ice and seamanship, if I can put it that way. There are vessels—older vessels that are ice–reinforced and with sufficient horsepower—that seem to get through very adequately. Other vessels get into long delays because they're short on fuel, they're short on general maintenance. I don't think anything the government is proposing would take into account size, horsepower, weight or any other such phenomena that apply to shipping through ice.

[*Traduction*]

M. McGee: Il est très difficile pour moi de vous donner le total des coûts d'expédition, car la plupart de nos clients achètent franco à bord. Il y a eu une augmentation importante des frais de transport. Le marché des frets est maintenant ferme et les coûts d'expédition sont en train d'augmenter. Ils augmentent selon les règles du jeu équitable, de sorte que nous pouvons faire face à cette augmentation. C'est lorsqu'ils augmentent selon des règles qui ne sont pas équitables que nous pâtissons.

Mme Terrana: Avez–vous des recommandations à nous faire? Vous avez un port privé, et je ne sais pas combien de témoignages nous entendrons par les représentants de ports privés. Peût–être pouvez–vous nous faire quelques recommandations à cet égard. Si vous en avez, vous pouvez nous les faire parvenir.

M. McGee: Notre expérience est à peu près la même que celle des autres ports, quoique nous soyons essentiellement un port de manutention de produits en vrac. Nous pouvons vous dire que le lien symbiotique entre le mouvement du grain et du minerai est important pour ces deux produits. J'écoutais les représentants du port de Montréal parler de l'arrivée du grain. Cela coûterait plus cher si ce n'était que les navires partent avec une cargaison de minerai.

À part cela, je ne peux penser à quoi que ce soit d'autre que vous aimeriez savoir.

Mme Terrana: Merci.

Le président: Il reste huit minutes, Joe, voulez–vous continuer?

M. Fontana: Merci, monsieur McGee et monsieur Gendreau.

Vous avez passé pas mal de temps à parler des coûts des brises–glaces et de la possibilité de répartir certains de ces coûts de façon juste et équitable. Saviez–vous que la Garde côtière canadienne ne récupère que 4 p. 100 des coûts? Comme vous l'avez si clairement dit, le gouvernement a de toute évidence certains problèmes financiers à régler.

Pour ce qui est des coûts reliés aux brises–glaces, je pense que vous avez dit que vous n'étiez pas contre ces coûts pourvu qu'ils soient appliqués de façon juste et équitable. Je pense que vous aviez mentionné qu'à l'époque, on avait eu recours aux brises–glaces pendant seulement 2 p. 100 des heures de navigation. Avez–vous ce genre d'études? Je pense que notre comité aimerait avoir ce genre d'information alors qu'il se penche sur cette question.

M. McGee: Nous n'avons pas toute l'information. Nous avons certaines données sur certains des navires. Il est difficile pour nous d'obtenir toute l'information, mais nous vous ferons volontiers parvenir les données que nous avons.

Pour ce qui est des coûts équitables, il faut tenir compte, bien sûr de la taille du navire, de son poids, de sa puissance, de sa construction et du fait qu'il peut ou non être utilisé lorsqu'il y a de la glace. Il faut tenir compte également des connaissances qu'ont les marins en ce qui concerne les glaces et de leur compétence, si je peux m'exprimer ainsi. Il y a des navires, des navires plus vieux qui sont renforçés contre la glace et qui sont assez puissants—qui semblent s'en tirer très bien. D'autres navires prennent beaucoup de retard parce qu'ils manquent de carburant, qu'il y a des lacunes du côté de l'entretien général. Je ne pense pas que toute proposition du gouvernement puisse tenir compte de la taille, de la puissance, du poids ou d'autres facteurs qui s'appliquent à la navigation dans les glaces.

[*Text*]

Mr. Fontana: I want to talk to you about the competitive questions. I think you've indicated that you're obviously in competition with other countries now supplying the world with similar products, perhaps with lower labour costs, perhaps with lower taxation costs, etc. Did you indicate that the cost of all of transportation costs attributable to your product is about 33%? Is it higher?

• 1555

Mr. McGee: I said the transportation cost to areas higher than Lake Ontario is about 33%.

Mr. Fontana: What are your total transportation costs?

Mr. McGee: We sell FOB the vessel. We're not fully aware of all the costs. As an example of today's market, I recently saw a fixture from Port Cartier to Rotterdam at $10 a tonne on the concentrate movement, which is about 50% of the value of the cargo.

Mr. Fontana: I've heard that number and figure before. Is that sustainable in terms of competitive factors?

Mr. McGee: As Mr. Gendreau has explained, we have a slight advantage because we are closer to our European market than Brazil. There are definitely some advantages to being closer to the source for our customers.

Mr. Fontana: With respect to those uncontrollable costs, or those costs where you said as long as there was a level playing field. . .the costs you suggested were pilotage costs, tools, navigational aids. . .

Mr. McGee: I was referring to inland movements. I'm sorry I wasn't very clear. Those westbound movements become very much affected by the producers of iron ore in the Great Lakes area.

Mr. Fontana: Okay, but those are the costs that are most worrisome to you.

Mr. McGee: Yes, sir.

Mr. Fontana: Have you done any studies on what has happened to those costs over the past three or four years?

Mr. McGee: No, we really haven't studied these costs in depth because, as I said, our customers are mentioning costs to us. We sell most of our ores on a free–on–board vessel basis, so we're not absolutely up to date on costs, but our customers are making us aware these costs are becoming worrisome to them.

Mr. Fontana: Does Quebec Cartier Mining Company own its own ships or do you contract everything?

Mr. McGee: We have two tugs to assist in the handling of vessels at Port Cartier but we do not own any ships.

Mr. Gouk: You mentioned the need in your opinion to have government go for cost reductions as opposed to tax increases. I think that's a pretty common sentiment nowadays, and one I certainly subscribe to. In that regard, I think we're okay.

[*Translation*]

M. Fontana: J'aimerais vous parler des questions de compétitivité. Je pense que vous avez dit que vous étiez en compétition avec d'autres pays qui fournissent au monde des produits sembables, alors que leurs coûts de main–d'oeuvre sont peut–être moins élevés et qu'ils doivent peut–être payer moins de taxes, etc. Avez–vous dit que les coûts de transport représentaient environ 33 p. 100 du coût total de votre produit? Le coût est–il plus élevé?

M. McGee: J'ai dit que le coût du transport pour les régions au nord du lac Ontario était d'environ 33 p. 100.

M. Fontana: À combien s'élèvent vos coûts de transport au total?

M. McGee: Nous vendons FAB. Nous ne sommes pas entièrement au courant de tous les coûts. Pour vous donner une idée du marché d'aujourd'hui, récemment j'ai vu un affrètement de Port–Cartier à Rotterdam à 10$ la tonne pour le mouvement de concentré, ce qui représente environ 50 p. 100 de la valeur de la cargaison.

M. Fontana: J'ai déjà entendu ce chiffre et ce pourcentage. Est–ce qu'il vous permet d'être concurrentiel?

M. McGee: Comme M. Gendreau l'a expliqué, nous avons un léger avantage parce que nous sommes plus près de notre marché européen que ne l'est le Brésil. Il y a certainement des avantages à être plus près de la source pour nos clients.

M. Fontana: En ce qui concerne ces coûts incontrôlables, ou les coûts dont vous avez dit qu'en autant que les règles du jeu étaient équitables. . . vous avez parlé des coûts de pilotage, des outils, des aides à la navigation. . .

M. McGee: Je parlais des mouvements intérieurs. Je m'excuse si je n'ai pas été très clair. Ces mouvements vers l'Ouest sont considérablement touchés par les producteurs de minerai de fer dans la région des Grands Lacs.

M. Fontana: Très bien, mais ce sont les coûts qui vous inquiètent le plus.

M. McGee: Oui, monsieur.

M. Fontana: Avez–vous fait une analyse de ce qui est arrivé à ces coûts depuis trois ou quatre ans?

M. McGee: Non, nous n'avons pas vraiment analysé ces coûts en profondeur, comme je l'ai dit, nos clients nous mentionnent les coûts. Nous vendons la majeure partie de notre minerai selon le principe FAB, de sorte que nous ne sommes pas tout à fait à jour en ce qui concerne les coûts, mais nos clients portent à notre attention les coûts qui les inquiètent.

M. Fontana: La Compagnie minière Québec Cartier est–elle propriétaire de ses propres navires ou est–ce que tout est fait à contrat?

M. McGee: Nous avons deux remorqueurs pour aider à la navigation des navires à Port–Cartier, mais nous ne sommes pas propriétaires de navires.

M. Gouk: Vous avez mentionné qu'à votre avis le gouvernement devait réduire les coûts plutôt que d'augmenter les impôts. Je pense que c'est un sentiment que partagent beaucoup de gens aujourd'hui, et je suis certainement moi–même de cet avis. À cet égard, je pense que ça va.

[*Texte*]

We're also looking at user pay, and I think it is a route the government has to go, but the question raised that I think you're concerned about is what is the user already paying, and is the money being spent properly and wisely.

I've spent quite a bit of time in Brazil officially studying its economy, and particularly industry and business. I would say if you're within a factor of four in terms of your labour costs you're doing very well, because they operate on a different efficiency level, generally speaking, particularly labour.

I think you're okay there, and given your position for shipping, as you said, you probably have some reasonable checks and balances as long as you don't have new burdens to deal with.

Mr. McGee: They are burdens others do not have.

Mr. Gouk: Yes, but you're comfortable now. You aren't looking for anything specific, other than that you don't want the equation to change against you.

Mr. Gendreau: That's right. We don't want any extra costs.

The Chairman: But as your brief indicates, you agree with the idea of modern, more streamlined efficiencies, for example, in the different systems provided.

Mr. Gendreau: We agree with anything that will reduce costs and improve productivity. We do it ourselves and like to see others do it too, because if others don't do it, then it comes back on us and we have extra increases.

Mr. McGee: We've gone from 4,100 to 2,000 employees in a short number of years in order to maintain our costs. We know what hell is, if you'll pardon my expression.

Le président: Monsieur Guimond.

M. Guimond: Bonjour, messieurs.

• 1600

Je voudrais seulement comprendre. Cela a peut–être été dit. J'ai peut–être mal saisi ou pas du tout. Les boulettes de fer produites à l'usine de Port–Cartier se vendent sous quelle forme tarifaire aux aciéries? Le prix de vente comprend–il la livraison ou est–ce le client qui paie le transport?

M. Gendreau: C'est le client qui paie le transport.

M. Guimond: C'est le client qui paie le transport. Mes collègues et M. Comuzzi se rappelleront qu'à St. Catharines, quand nous avions tenu des audiences sur l'avenir de la Voie maritime, les gens de Stelco, qui dépendent du fer produit sur la Côte–Nord, nous avaient dit que si la Voie maritime devait être soumise à des charges tarifaires supplémentaires, Hamilton pourrait devenir une ville fantôme.

C'est le commentaire que je voulais faire. Si le gouvernement fédéral donne suite à un projet de tarifer davantage la Voie maritime du Saint–Laurent et de commercialiser certaines activités de la Garde côtière, une compagnie comme la vôtre s'en trouvera–t–elle largement affectée et dans quelle mesure?

[*Traduction*]

Nous examinons également la possibilité de faire payer l'utilisateur, et je pense que c'est une solution que le gouvernement doit adopter, mais la question qui est soulevée et qui, je pense, vous préoccupe, est la suivante: combien l'utilisateur doit–il déjà payé, et l'argent est–il dépensé judicieusement?

J'ai passé pas mal de temps au Brésil à étudier son économie, plus particulièrement l'industrie et les entreprises. Je dirais que si vos coûts de main–d'oeuvre ne sont pas plus de quatre fois plus élevés que les leurs, il n'y a pas de problème, car là–bas ils fonctionnent à un niveau d'efficacité différent, de façon générale, particulièrement en ce qui concerne la main–d'oeuvre.

Comme vous l'avez dit, vous avez l'avantage d'être plus près du marché européen, alors cela devrait aller, pourvu que vous n'ayez pas de nouveaux obstacles à surmonter.

M. McGee: Ce sont des obstacles que d'autres n'ont pas.

M. Gouk: Oui, mais vous êtes à l'aise maintenant. Vous ne cherchez rien de précis, sinon que vous ne voulez pas voir la situation changer à votre désavantage.

M. Gendreau: C'est exact. Nous ne voulons pas de coûts supplémentaires.

Le président: Mais comme vous le dites dans votre mémoire, vous acceptez l'idée d'efficacité plus moderne, plus rationalisée, par exemple, dans les différents systèmes offerts.

M. Gendreau: Nous sommes d'accord avec tout ce qui réduira les coûts et améliorera la productivité. Nous le faisons nous–mêmes et nous aimerions que d'autres le fassent également, car s'ils ne le font pas, alors cela nous revient et nous nous retrouvons avec des coûts supplémentaires.

M. McGee: Pour maintenir nos coûts, nous avons dû réduire le nombre de nos employés de 4 100 à 2 000 en quelques années. Nous savons ce que c'est que l'enfer, si vous me pardonnez l'expression.

The Chairman: Mr. Guimond.

Mr. Guimond: Good afternoon, gentlemen.

I'd like some clarification. Maybe this has already been mentioned. I may have misunderstood or not understood at all. What rate applies to iron pellets manufactured in the Port–Cartier factory when they're sold to steel mills? Does the selling price include delivery or does the client pay the transportation costs?

Mr. Gendreau: The client pays the transportation costs.

Mr. Guimond: The client pays the transportation costs. My colleagues and Mr. Comuzzi will recall that in St. Catherines, when we held hearings on the future of the Seaway, the representatives from Stelco, who depend on iron manufactured on the North Shore, told us that if the Seaway were subjected to additional rates, Hamilton could be become a ghost town.

I wanted to make that comment. If the federal government pursues a project to increase rates for the St. Lawrence Seaway and commercialize certain Coast Guard activities, would a company like yours be affected and in what way?

[*Text*]

M. Gendreau: Toute augmentation du coût de transport que le client aura à payer se réflétera éventuellement dans notre prix de vente. Nos gens négocient des prix au début de l'année, comme cela se fait actuellement en Europe. Le client est intéressé au prix du produit livré à son quai. Ils vont nous retransmettre toute augmentation.

M. Guimond: Ils vont vous la retransmettre.

M. Gendreau: Il y a un prix mondial d'établi pour le fer et, par la suite, nous allons dans les détails. Il y a l'hiver et l'été. Sur l'océan, le tarif est différent selon que c'est l'hiver ou l'été. L'hiver, les coûts du transport augmentent, mais éventuellement, nous serons en été.

M. Guimond: Géographiquement, où sont les principaux clients de Québec Cartier?

M. Gendreau: Nous en avons en Europe. Nos clients sont en Espagne, en Belgique, en Angleterre, en Italie, en Allemagne, en Finlande, au Portugal, en France et en Suède.

M. Guimond: Cela représente quel pourcentage de votre production totale?

M. McGee: Cela représente 11,5 millions tonnes.

M. Guimond: Onze millions sur 17 millions.

M. McGee: C'est cela.

M. Gendreau: Pardon, c'est plutôt 16 millions.

M. Guimond: Donc, 11 millions sur 16 millions de tonnes dans des pays européens. Les autres six millions de tonnes sont–elles vendues sur le marché nord–américain?

M. Gendreau: Nous en avons dernièrement vendu un peu en Asie, à Taiwan et en Chine. Le reste a été vendu au Canada et aux États–Unis.

Mr. Comuzzi: Thank you, Mr. Gendreau and Mr. McGee.

I understand that in the shipping industry customers now are starting to demand that the product be all–inclusive when it reaches their port. At one time free on board was okay, but now they're looking at total delivered cost for their product to the port, and in some instances more demand is made on when the shipments will be made.

Do you want to comment on that? How would it affect your company?

Mr. McGee: We're aware some Australian producers are now delivering ore to Europe. They have production costs that are somewhat less than ours and they have, in my opinion, been able to absorb freight differentials and still deliver cost to European customers. Some of our smaller customers have asked for assistance in the fixing of the transport of products for them, and we have helped them. However, because of the relatively low value of our products, if we were to be asked to take the fluctuations in freight rates over a given period of time, we could die pretty quickly.

[*Translation*]

Mr. Gendreau: Any increase in transportation costs that the client will have to pay will ultimately be reflected in our selling price. We negotiate prices at the start of the year, as is currently done in Europe. The client wants the price of the product delivered to his port. They will pass on any increases to us.

Mr. Guimond: They'll pass it on to you.

Mr. Gendreau: A worldwide price is set for iron, and after that, we work out the details. There are rates for winter and summer. The rates for ocean transport differ from winter to summer. In the winter, transportation costs go up, but eventually, summer comes along.

Mr. Guimond: Geographically speaking, where are Quebec Cartier's main clients located?

Mr. Gendreau: We have clients in Europe. They're located in Spain, Belgium, England, Italy, Germany, Finland, Portugal, France and Sweden.

Mr. Guimond: What percentage of your total production does that represent?

Mr. McGee: It represents 11.5 million tons.

Mr. Guimond: Eleven out of 17 million tons.

Mr. McGee: That's correct.

Mr. Gendreau: Excuse me, it's more like 16 million tons.

Mr. Guimond: So European countries represent 11 out of 16 million tons. Are the remaining 6 million tons sold on the North American market?

Mr. Gendreau: Recently, we have sold some in Asia, in Taiwan and China. The rest was sold in Canada and the United States.

M. Comuzzi: Merci, monsieur Gendreau et monsieur McGee.

Je comprends que les clients de l'industrie maritime commencent à exiger que tous les prix soient inclus dans le produit lorsqu'il arrive à leur port. À l'époque, le franco à bord était accepté, mais maintenant ils veulent un prix global pour livrer le produit au port, et parfois, il sont plus exigeants quant à l'expédition des marchandises.

Avez–vous des commentaires à cet égard? Quel serait l'impact sur votre société?

M. McGee: Nous savons qu'il y a des producteurs australiens qui livrent du minerai en Europe. Leurs coûts de production sont un peu moins élevés que les nôtres et, à mon avis, ils ont su absorber les disparités du prix des transports et livrer, au prix coûtant, des marchandises à leurs clients européens. Certains de nos petits clients nous ont demandé de l'aide pour le transport de leurs produits, et nous les avons aidés. Cependant, étant donné la valeur relativement peu élevée de nos produits, si on nous demandait de subir les fluctuations des tarifs marchandises pendant une certaine période, nous pourrions disparaître assez rapidement.

[*Texte*]

[*Traduction*]

• 1605

Mr. Comuzzi: Thank you. I'm surprised our chairman didn't comment on this. At the hearings you attended previously, I think the committee was certainly impressed with the importance of Port Cartier and the city of Hamilton with respect to the viability of both steel mills. You went to some lengths to discuss the importance of maintaining or reducing the cost of shipping of that product.

M. Comuzzi: Merci. Je suis surpris que notre président n'ait pas fait de commentaires à ce sujet. Lors des audiences auxquelles vous avez assisté précédemment, je pense que le comité a été impressionné par l'importance de Port–Cartier et de la ville de Hamilton pour ce qui est de la viabilité des deux aciéries. Vous avez pris la peine de parler de l'importance de maintenir ou de réduire les coûts d'expédition de ce produit.

The Chairman: I'm trying to keep my partisan interests at a minimum here, Mr. Comuzzi. This is a non–partisan convenor.

Le président: Monsieur Comuzzi, j'essaie de faire le moins de sectarisme politique possible ici. Votre président n'est pas sectaire.

Mr. Comuzzi: It was impressive inasmuch as it tied in.

M. Comuzzi: J'ai été impressionné par le rapport. . .

The Chairman: Anyway, go ahead with questions for the witnesses, Mr. Comuzzi, rather than for me.

Le président: Quoi qu'il en soit, allez–y, posez des questions à nos témoins, monsieur Comuzzi, plutôt qu'à moi.

Mr. McGee: I'm enjoying every minute it.

M. McGee: Je m'amuse bien.

Mr. Comuzzi: It was important inasmuch as it tied in what was done in the mining industry in Quebec and the city of Hamilton and how they were so closely related as to their economic future.

M. Comuzzi: C'est important en ce sens que c'est relié à ce qui se fait dans le secteur minier au Québec et dans la ville de Hamilton et à la façon dont ils sont si étroitement liés en ce qui a trait à leur avenir économique.

Mr. McGee: Yes, there is a definite connection.

M. McGee: Oui, il y a un lien très net.

Mr. Comuzzi: You mentioned that you do 17 million tonnes. I missed the other point, that there were 4.5 million tonnes of grain in and out.

M. Comuzzi: Vous avez mentionné que vous faisiez 17 millions de tonnes. Je n'ai pas très bien compris l'autre point, au sujet des 4,5 millions de tonnes de grain.

Mr. McGee: That is throughput for the 4.5 million tonnes.

M. McGee: C'est le tonnage pour les 4,5 millions de tonnes.

Mr. Comuzzi: Who is involved in that, Mr. McGee?

M. Comuzzi: Qui s'occupe de cela, monsieur McGee?

Mr. McGee: It is a firm called Les Silos Port–Cartier, which is jointly owned by Garnac and Louis Dreyfus Corporation.

M. McGee: C'est une entreprise qui s'appelle Les Silos Port–Cartier et qui appartient conjointement à Garnac et à la société Louis Dreyfus.

Mr. Comuzzi: You are not involved in that.

M. Comuzzi: Vous n'avez rien à voir là–dedans.

Mr. McGee: No. We're the landowner and they're the tenant.

M. McGee: Non. Nous sommes propriétaires du terrain, et ils sont locataires.

Mr. Comuzzi: You're not included on the list prepared by Transport Canada of all the ports and harbours in Canada. If you do 17 million tonnes in iron ore and there is another facility just a little ways away that does 4.5 million, that makes you, according to my statistics, the second largest port in Canada.

M. Comuzzi: Vous ne figurez pas sur la liste qu'a préparée Transports Canada de tous les ports et havres du Canada. Si vous avez un débit de 17 millions de tonnes de minerai de fer et qu'une autre entreprise un petit peu plus loin en manutentionne 4,5 millions, d'après mes statistiques, vous êtes le deuxième port en importance au Canada.

The Chairman: They're the private ones.

Le président: Ce sont des ports privés.

Mr. Comuzzi: I understand that.

M. Comuzzi: Je comprends cela.

Mr. Gendreau: From the standpoint of tonnage, yes, we are. Some years we are second and some years we are third. Sometimes Seven Islands is ahead of us by half a million and sometimes not.

M. Gendreau: Pour ce qui est du tonnage, oui, nous sommes le deuxième port en importance. Il y a des années où nous sommes le deuxième port en importance et d'autres où nous sommes le troisième. Parfois Sept–Îles nous devance d'un million de tonnes, mais ce n'est pas toujours le cas.

Mr. Comuzzi: How far is Sept–Isles from you?

M. Comuzzi: À quelle distance Sept–Îles se trouve–t–elle de Port–Cartier?

Mr. Gendreau: It is about 35 miles.

M. Gendreau: Environ 35 milles.

Mr. Comuzzi: Farther west.

M. Comuzzi: Plus à l'ouest.

Mr. Gendreau: Farther east.

M. Gendreau: Plus à l'est.

[*Text*]

Mr. Comuzzi: In some instances, Port Cartier, a private port, becomes the second largest port in Canada.

Mr. Gendreau: That's right.

Mr. McGee: In terms of tonnage.

Mr. Comuzzi: Tonnage is the only thing that counts in this business, isn't it?

The Chairman: Gentlemen, that does it. Thank you very much for your presentation. Welcome back to the committee a second time.

Our last witness before us today is the City of Montreal. I would invite the individuals to come to the table. It's always tough to be last.

• 1610

I ask you to identify yourself and the guests you've brought with you this day.

M. Pierre–Yves Melançon (membre du Comité exécutif, responsable des dossiers du transport et de la circulation, Ville de Montréal): Bonjour. Je m'appelle Pierre–Yves Melançon et je suis membre du Comité exécutif de la Ville de Montréal et responsable des dossiers de la circulation et du transport. Je suis accompagné de M. Nicolas Roy, qui est directeur adjoint au Service du développement économique de la Ville, ainsi que de M. Normand Lucas, qui est commissaire au Transport au même service.

La présentation que nous allons faire constitue les remarques préliminaires de la Ville de Montréal sur le dossier qui est actuellement devant nous.

La Ville de Montréal est heureuse de comparaître devant le Comité permanent des transports de la Chambre des communes en ce qui a trait aux travaux du Comité en matière de transport maritime. En raison du bref laps de temps qui nous a été imparti pour la préparation de la présente, nous désirons souligner aux membres du Comité que nous nous limiterons, d'une part, à rappeler l'importance stratégique des entreprises maritimes et du port dans notre économie et, d'autre part, à identifier quelques–uns des principaux paramètres organisationnels devant être pris en compte dans la clarification de la nouvelle politique maritime nationale.

À ce chapitre, nous nous préoccupons surtout des implications de cela pour la gestion du port de Montréal. L'on ne saurait trop réitérer à quel point Montréal et son port sont indissociablement liés l'un à l'autre. Plus de 300 ans d'histoire en sont un témoignagne éloquent.

Au–delà des retombées économiques, dont nous reparlerons, la morphologie même de la ville est profondément affectée par l'activité portuaire. À cet égard, le plan d'urbanisme de la Ville reconnaît cette réalité en la priorisant sur une portion très significative de son territoire le long du fleuve Saint–Laurent.

Par ailleurs, la Ville de Montréal poursuit ses efforts afin d'améliorer la qualité des accès terrestres au port.

Enfin, le Conseil régional de développement de l'Île de Montréal a, pour sa part, récemment insisté sur l'importance stratégique du Port de Montréal comme l'une des infrastructures privilégiées assurant le développement économique.

[*Translation*]

M. Comuzzi: Dans certains cas, Port–Cartier, un port privé, se classe comme deuxième port en importance au Canada.

M. Gendreau: C'est exact.

M. McGee: Pour ce qui est du tonnage.

M. Comuzzi: Le tonnage, c'est le seul facteur qui compte dans ce domaine, n'est–ce pas?

Le président: Messieurs, c'est terminé. Nous vous remercions de votre exposé. Bienvenue à notre comité pour la deuxième fois.

Nos derniers témoins aujourd'hui sont des représentants de la ville de Montréal. J'aimerais les inviter à venir prendre place autour de la table. C'est toujours difficile de passer en dernier.

Je vous demanderais de vous identifier et de présenter les invités qui vous accompagnent aujourd'hui.

Mr. Pierre–Yves Melançon (Member of the Executive Committee, Responsible for Transportation and Traffic, City of Montreal): Good afternoon. My name is Pierre–Yves Melançon. I'm a member of the Executive Committee of the City of Montreal and am responsible for traffic and transportation matters. I'm accompanied by Mr. Nicolas Roy, who is the assistant director for the city's Economic Development Service, as well as Mr. Norman Lucas, who is Transport Commissioner within the same service.

Our presentation will cover the City of Montreal's preliminary comments on the matter that is before us.

The City of Montreal is happy to appear before the Standing Committee on Transport and to participate in the committee's work on marine transportation. Because we had to prepare our presentation on such short notice, I'd like to point out to the members of the committee that we will limit our presentation to reiterating the strategic importance of maritime companies and ports in our economy and to identifying some of the main organizational parameters that must be considered in formulating the new national maritime policy.

In this respect, we will be dealing specifically with the implications this policy will have on the management of the Port of Montreal. I could never overstate the extent to which Montreal and its port are indissociably linked. More than 300 years of history clearly illustrate this.

Beyond the economic spinoffs, which we'll discuss later on, the very make–up of the city is profoundly affected by port activity. In that respect, the city's urban plan recognizes this reality by making it a priority for a large area of land along the St. Lawrence River.

Moreover, the City of Montreal is pursuing its efforts to improve the quality of land access to the port.

Finally, the Conseil régional de développement de l'Île de Montréal has recently stressed the strategic importance of the Port of Montreal and declared it one of the main infrastructures for ensuring economic development.

[*Texte*]

L'on ne saurait traiter de l'avenir du transport maritime au Canada et à Montréal en particulier que sous l'angle d'un simple équilibre comptable à atteindre. L'activité économique générale est trop dépendante des réseaux existants de transport pour qu'il en soit ainsi.

Si l'on exclut le commerce avec les États-Unis, dont la moitié est acheminée par bateau, près de 80 p. 100 du commerce extérieur canadien, en termes de tonnage, transite par les ports de mer.

La contribution de Montréal devient d'autant plus saillante qu'elle tient le premier rang pour le transport des marchandises générales conteneurisées ou dégroupées, lesquelles affichent une valeur considérablement plus élevée que les vracs. Les activités maritimes se révèlent un important générateur de retombées économiques dans la région de Montréal.

[*Traduction*]

We can't consider the future of maritime transportation in Canada and in Montreal in particular in simple balance-sheet terms. Overall economic activity is too dependent on existing transportation networks to do it that way.

If we exclude trade with the United States, half of which is transported by boat, nearly 80% of Canada's foreign trade, in terms of tonnage, transits through seaports.

Montreal's contribution is becoming more and more important because it leads the way in transportation of containerized or break-bulk goods. The value of these goods is considerably higher than it is for bulk goods. Maritime activities generate important economic spinoffs for the Montreal region.

• 1615

En termes de force économique, le Port de Montréal est le plus important port canadien et, à plusieurs points de vue, il est le second port en importance sur la côte est américaine. En 1994, sa performance a été exceptionnelle. Le port a réussi un double exploit en manutentionnant plus de 7 millions de tonnes de marchandises transportées dans plus de 700 conteneurs.

Autour du port gravitent plusieurs entreprises ou plusieurs organisations oeuvrant dans le secteur maritime. Ce sont, à titre d'exemples, les compagnies de navigation reliées à Montréal, les propriétaires de terminaux, les expéditeurs, les agences maritimes et les transitaires, les banques et sociétés d'assurance, les entreprises d'entretien et de réparation des navires, les services gouvernementaux reliés aux marchandises transitant par Montréal, les débardeurs, les vérificateurs, les sociétés de camionnage et les sociétés ferroviaires assurant la livraison des marchandises reçues ou expédiées par le port.

Selon le modèle d'impact de Ports Canada, construit sur la base de données de 1990, le secteur maritime à Montréal assurait près de 14 000 emplois directs et induits. Les activités directes du port et de ses partenaires directs comptent pour 1 600 emplois. Le port génère annuellement 1,25 milliard de dollars de retombées dans notre économie. Enfin, le marché des croisières est en pleine expansion au niveau mondial. Montréal joue un rôle de port d'escale et de port de départ et d'arrivée pour les bateaux remontant le fleuve Saint-Laurent. La venue des croisiéristes apporte une contribution appréciable d'argent, mais aussi de rayonnement à l'activité touristique de la métropole.

Le marché maritime de Montréal: Montréal est considérée à juste titre comme une plaque tournante du transport des marchandises dans tout l'Est de l'Amérique du Nord, notamment celles qui sont conteneurisées. Sa position géographique permet aux navires de pénétrer au coeur du continent et de confier leurs cargaisons aux réseaux de chemins de fer et de camions.

Deux routes maritimes alimentent principalement le traffic portuaire montréalais, le marché de l'Europe du Nord et, dans une moindre mesure, celui de la Méditerranée. Le Port de Montréal semble la porte d'entrée la moins coûteuse pour le commerce entre l'Europe du Nord, d'une part, et le Canada central et le Midwest américain, d'autre part. Cela fait que le passage par Montréal minimise la portion terrestre, de loin la plus onéreuse. La compétitivité de ce passage repose également sur le temps porte à porte, celui dont tiennent compte les expéditeurs.

In economic terms, the Port of Montreal is the most important Canadian port, and in several respects, it is the second most important port on the American east coast. In 1994, its performance was exceptional. The port's accomplishments included handling more than 7 million tons of merchandise transported in more than 700 containers.

Around the port, there are several businesses and organizations working in the maritime sector. They include navigation companies going to Montreal, terminal owners, shippers, shipping agencies and freight forwarders, banks and insurance companies, ship maintenance and repair companies, government services linked to goods transiting through Montreal, dockers, auditors, and truck and railway companies which deliver the goods shipped or received in the port.

According to a Ports Canada impact model, built on data from 1990, the maritime sector in Montreal provides 14,000 direct and indirect jobs. The activities linked directly to the port and its direct partners provide 1,600 jobs. Annualy, the port generates $1.25 billion in spinoffs for our economy. Finally, the cruise ship market is booming throughout the world. Montreal is a port of call, a port of departure and a port of arrival for boats travelling on the St. Lawrence River. Adding cruise ships to that means more money but also increased tourist activity in the city.

The Montreal maritime market: Montreal is correctly considered a hub for the transportation of goods throughout the eastern part of North America, especially containerized goods. Its geographic location enables ships to penetrate to the heart of the continent and to transfer their cargo to the rail and truck networks.

Port traffic in Montreal is attributable to two main routes, the Northern Europe market and, to a lesser extent, the Mediterranean market. The Montreal Port seems to be the most inexpensive port of entry for trade between Northern Europe, on the one hand, and central Canada and the American Midwest on the other. As a result, passing through Montreal decreases land transportation, which is by far the most onerous. This competitiveness is also based on the time it takes to get marchandise to its final destination, and that's what shippers take into account.

[*Text*]

Outre l'efficacité procurée par la rectitude du parcours, la rapidité compte sur une forte intégration intermodale des opérations et sur un service maritime à port d'appel unique. À cet égard, Montréal occupe un créneau de marché particulier, celui des services transatlantique directs avec chargement et déchargement complets.

Les produits en vrac constituent encore une part substantielle des marchandises transitant au Port de Montréal. Les dernières années ont été cependant marquées par des variations de volume et, dans certains cas, par une tendance à la baisse. En général, la stagnation des vracs témoigne des difficultés qu'ont éprouvées les entreprises locales durant les dernières années.

Les produits pétroliers, par exemple, ont connu une évolution passablement fluctuante, quoique stable, marquant une réalité structurelle de l'économie montréalaise. En effet, d'exportatrice qu'elle était, la région est devenue importatrice de produits pétroliers avec le recul de l'industrie du raffinage à Montréal.

Assujetti aux récoltes des Prairies canadiennes et à la demande mondiale, le transport des grains affiche une baisse constante. En fait, le transport céréalier du système Saint–Laurent—Grands Lacs n'a cessé de décliner depuis dix ans.

Concernant la concurrence portuaire, la nouvelle politique maritime nationale doit être conçue de manière à ne pas porter préjudice à la compétitivité des ports canadiens, dont le Port de Montréal, vis–à–vis de leurs véritables concurrents, les ports américains.

La récente décision de l'Office national des transports concernant l'acquisition du groupe CAST par le groupe Canadien Pacifique a fait d'ailleurs ressortir la nature particulière des éléments de compétitivité propres à chacun des deux grands ports de l'Est du Canada.

• 1620

Étant donné les caractéristiques respectives et leurs marchés distincts, il est fort problable qu'advenant une baisse de la compétitivité du Port de Montréal, les expéditeurs confieraient leurs cargaisons en bonne partie aux ports atlantiques américains plutôt qu'à un port canadien.

À titre d'exemple, le Port de New York—New Jersey demeure le plus important port de la côte est en termes de trafic conteneurisé. À certains égards, il rivalise avec Montréal, non parce que des marchandises canadiennes y sont acheminées, mais surtout parce que tous deux convoitent le marché du Midwest et du Nord de la Nouvelle–Angleterre. New York profite du fait qu'il est, de par la taille de son *hinterland*, une escale incontournable du littoral atlantique. Toutefois, le passage new–yorkais est assorti de coûts élevés de manutention et, comme tous les ports américains, d'une taxe *ad valorem* destinée à financer les travaux de dragage.

Pour desservir le Midwest et l'Ontario, les ports de la côte est des États–Unis sont généralement handicapés par le sinuosité de leur réseau de transport terrestre, plus spécifiquement le rail. Le recours aux camions prédomine, par conséquent. Il faut dire que des efforts marqués ont été consacrés à améliorer les services ferroviaires entre les ports littoraux et la région des Grands Lacs, ce qui représente une menace pour Montréal.

Le Port de Montréal se situe aussi dans le système maritime du Saint–Laurent—Grands Lacs à l'intérieur duquel s'exerce un certain niveau de concurrence. Même si le trafic fluvial et lacustre se confond avec le trafic international, les marchandises

[*Translation*]

On top of the efficiency resulting from straight runs, rapidity relies on highly integrated intermodal operation and maritime service in a single port of call. In this respect, Montreal has found a specific niche in providing direct trans–Atlantic services complete with loading and off–loading.

Bulk products still make up a substantial part of the merchandise that transits through the Port of Montreal. However, volumes have varied over recent years and, in some cases, been on the downward trend. In general, this stagnation involving bulk goods illustrates the difficulties that local businesses have faced in recent years.

Petroleum products have fluctuated somewhat, but are quite stable. This marks a structural reality in the Montreal economy. In fact, although it was an exporter, the region has started importing petroleum products since the refining industry in Montreal has slowed down.

Subject to crop harvests in the Prairies and world–wide demand, grain transportation has been on a downward spiral. In fact, grain transportation through the St. Lawrence—Great Lakes system has been on the decline for the past 10 years.

As to competition among ports, the new national maritime policy must be designed so that it does not adversely affect the competitive nature of Canadian ports, including the Port of Montreal, with respect to their true competitors, American ports.

The recent National Transportation Agency of Canada decision regarding the acquisition of the CAST group by Canadian Pacific highlights the particular nature of the competitive elements of each of the two large eastern Canadian ports.

Given their respective characteristics and their distinct markets, it is highly likely that if Montreal became less competitive, shippers would send most of their cargo through American ports rather than through a Canadian port.

For example, the New York—New Jersey Port is the most important port on the coast in terms of containerized goods. In some respects, it rivals Montreal, not because Canadian goods are transported there, but above all because both ports have their eyes on the Midwest and Northern New England markets. New York benefits from the fact that it is, because of the size of its hinterland, an inevitable stop on the Atlantic coast. However, passage through New York includes high handling costs and, as with American ports, an *ad valorem* tax to cover dredging costs.

To serve the American Midwest and Ontario, ports on the east coast of the United States are generally handicapped by the sinuosity of their land transportation network, especially the railways. As a result, trucks are predominantly used. We must point out that considerable efforts have been made to improve rail services between coastal ports and the Great Lakes regions, which represents a threat for Montreal.

The Montreal Port is also located in the St. Lawrence—Great Lakes maritime system, within which there is a certain amount of competition. Even if lake and river traffic is added to international traffic, non–containerized goods make up most of

[*Texte*]

non conteneurisées forment l'essentiel des volumes transbordés. La prédominance des marchandises pondéreuses fait apparaître des tonnages considérables. Quoi qu'il en soit, la spécialisation des ports limite la compétition avec le Port de Montréal, hormis pour les céréales.

Parmi les ports du Québec, le Port de Montréal revêt une importance plus grande que ne le laisse croire son tonnage non conteneurisé. En effet, les cargaisons en général manutentionnées en mode conventionnel, un trafic que Montréal domine, suscitent un impact économique hors de proportion par rapport au vrac.

Développements et enjeux à venir: Le rôle portuaire de Montréal est appelé à évoluer constamment au gré, non seulement de la concurrence d'autres ports, mais aussi des changements commerciaux et technologiques. Même si, à l'heure actuelle, la compétitivité du passage portuaire montréalais est reconnue, elle n'en demeure pas moins vulnérable. La qualité des connexions terrestres qui en font son succès peut être répétée ailleurs sur les portes d'entrée concurrentes.

C'est ainsi que les compagnies ferroviaires américaines ne cessent d'améliorer leurs liaisons entre les États de l'Atlantique et le Midwest. De surcroît, les administrations portuaires continuent d'investir dans leurs installations intermodales et cherchent à stimuler le trafic au moyen d'incitatifs monétaires.

Pour sa part, le corridor ferroviaire unissant Montréal à la région des Grands Lacs s'améliore aussi. La construction du tunnel St. Clair, en conjonction avec l'agrandissement déjà réalisé de celui de Détroit, rendra plus fluide la circulation ferroviaire le long de cet axe stratégique. Le projet d'autoroute ferroviaire du réseau CP Rail promet d'accélérer le service sur ce corridor. Même si ces projets consolident la fonction de plaque tournante de Montréal, ils permettent aussi d'étendre l'aire de desserte d'un port comme celui d'Halifax et, par le fait même, d'accroître la concurrence.

La compétitivité de la voie navigable du Saint–Laurent influence celle du Port de Montréal. D'une part, le fleuve impose des limites quant au tirant d'eau de la résistance à la glace et, d'autre part, l'usage de grands bateaux implique moins d'escales, entraînant une rationalisation des routes maritimes.

La tendance des lignes maritimes à accroître la taille de leurs navires est constamment évoquée comme menaçant la desserte de Montréal. Par contre, les particularités du trafic montréalais, soit haute fréquence, marché, origine, destination et rapidité, sont telles que plusieurs sociétés maritimes demeurent fortement ancrées à Montréal. En font foi les récentes mises en service de bateaux performants au sein de la flotte des lignes desservant Montréal, qui confirment ainsi leur confiance envers le passage portuaire montréalais.

• 1625

L'implication de la Ville: La présence de la Ville de Montréal à la présente consultation publique s'inscrit dans la logique d'interventions antérieures en matière de transport, notamment lors des audiences de la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada et de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux. Montréal a comparu à deux reprises devant le Comité permanent des transports de la Chambre des communes, au sein d'une coalition

[*Traduction*]

the volume that's shipped. The predominance of deadweight goods results in considerable tonnage. In any event, the specialization of ports restricts competition with the Montreal Port, except for grains.

Among Quebec ports, the Montreal Port is more important than its non–containerized tonnage would lead you to believe. In fact, cargo generally handled in the conventional way, traffic that Montreal dominates, creates an economic impact which is out of proportion with respect to bulk traffic.

Future developments and issues: The role of Montreal's port will constantly evolve not only because of competition from other ports, but also because of commercial and technological change. Even if the competitive nature of the Montreal port is currently recognized, it is nevertheless vulnerable. The quality of the land links that make it successful can be duplicated at competing ports of entry.

That's why American railway companies continue to work on improving their links between the Atlantic States and the Midwest. Moreover, port administrations continue to invest in their intermodal facilities and seek to stimulate traffic using monetary incentives.

For its part, the railway corridor linking Montreal to the Great Lakes region has also vastly improved. The construction of the St. Clair tunnel, as well as the expansion of the Detroit tunnel, will make railway transportation along this strategic access more fluid. The proposed CP Railway line promises to speed up service along this corridor. Although these projects consolidate Montreal's role as a hub, they also make it possible to extend the services of a port such as Halifax, and by the same token, increase competition.

The competitiveness of the St. Lawrence Seaway influences the competitiveness of the Montreal Port. On one hand, the river has certain limitations in terms of draught, and ice resistance. On the other hand, the use of larger vessels involve fewer stopovers, and as a result, the Maritime routes are rationalized.

The trend among shipping lines to increase the size of their ships is constantly evoked as a threat for Montreal. However, the specific nature of Montreal traffic, the frequency, markets, origin, destination and speed, are such that several shipping companies are firmly anchored in Montreal. Evidence of this is seen in the recent introduction of high–performance ships into the fleet of lines serving Montreal, which confirms their confidence in the Montreal Port passage.

The City's involvement: The participation of the City of Montreal in these public hearings is in keeping with our earlier participation in other transportation forums, including the hearings of the Royal Commission on Passenger Transportation in Canada and the National Transportation Act Review Commission. The City of Montreal appeared twice before the House of Commons Standing Committee on Transportation, as part of a coalition that supported the redevelopment of

[*Text*]

appuyant le redéveloppement du train de voyageurs au pays. Elle s'est mobilisée avec la communauté montréalaise pour les dossiers du projet de fusion Air Canada—TWA et du projet de participation de AMR dans TWA.

Tout récemment, elle a fait valoir son point de vue sur les projets de commercialisation du Canadien national lors d'une consultation tenue à cet effet par un groupe de travail de députés.

Enfin, la Ville a énoncé une position ferme quant à l'avenir du Port de Montréal lors des audiences de 1989 de la Commission d'évaluation environnementale chargée d'examiner le projet d'expansion du Port de Montréal.

La ville a été l'une des participantes les plus intéressées aux travaux de la Table de concertation sur l'industrie maritime à Montréal, présidée par M. William Tetley, professeur à l'Université McGill et ancien député libéral, si ma mémoire est fidèle.

La Table, qui réunissait de nombreux intervenants de l'industrie maritime, privée comme publique, avait pour mandat de faire le point sur la situation du secteur maritime à Montréal. Sa portée dépassait les activités portuaires proprement dites et s'étendait au–delà, vers les activités économiques entourant le passage portuaire des marchandises. Les résultats sont appuyés sur plusieurs études prospectives, qu'elles soient économiques, technologiques ou institutionnelles.

La collaboration entre la Ville et la Société du port de Montréal est fréquente, en particulier au sein d'un comité conjoint Port–Ville et du conseil local de porte d'entrée de Montréal.

En reconnaissant qu'il lui faille accommoder les intérêts socio–économiques de la communauté montréalaise, les contraintes urbaines, les impératifs commerciaux du port et l'évolution technologique, la Société du port de Montréal s'est engagée, en 1988, à favoriser en priorité la consolidation des sites localisés sur l'île, ce dont la ville se réjouit.

Par ailleurs, le gouvernement du Canada a désigné au conseil d'administration de la Société du port de Montréal, au cours des ans, des personnes suggérées par l'administration montréalaise.

La gestion portuaire: Dans son rapport final de juillet 1994, la Table de concertation a exprimé le souhait de revoir la formule institutionnelle de la Société du port de Montréal afin que la communauté montréalaise y soit davantage représentée.

Selon la proposition mise de l'avant par la Table, la Société transformée serait dotée d'un conseil d'administration en conséquence et jouirait d'une plus grande autonomie. La Table souhaite que la mission soit modifiée pour qu'elle introduise ses ambitions commerciales au même titre que l'essor économique de la collectivité.

La Ville de Montréal prend acte de la volonté exprimée par le gouvernement canadien en ce qui a trait à la nouvelle politique maritime visant à confier à des administrations locales la gestion des ports canadiens et ce, à l'image de la cession déjà amorcée de certains grands aéroports canadiens.

Bien que le scénario pour les ports n'ait pas encore été étayé, la ville saisit bien les implications d'un tel processus puisqu'elle a été l'une des premières instigatrices de la dévolution de la gestion des aéroports de Dorval et Mirabel à une autorité aéroportuaire locale, la SOPRAM, qui a donné suite à l'ADM.

[*Translation*]

passenger trains in this country. It worked with the Montreal community on issues regarding the merger of Air Canada and TWA and the part–ownership of TWA by AMR.

Recently, the City has expressed its views on the plans to commercialize Canadian National at hearings held by a group of members of Parliament.

Finally, the City took a firm stand regarding the future of the Port of Montreal at the 1989 hearings of the Environmental Review Committee examining the proposed development of the Port of Montreal.

The City was also one of the most interested participants in the work of the Round Table on the marine industry in Montreal, which was chaired by Mr. William Tetley, a professor at McGill University and a former Liberal member, if I recall correctly.

The Round Table, which was composed of people from the private and public sectors of the marine industry was reviewing the situation of the marine industry in Montreal. Its scope went beyond port activities as such to include economic activities surrounding the port passage of cargo. The results were based on a number of economic, technological and institutional prospective studies.

The City and Montreal Port Corporation cooperate frequently, particularly on the joint Port–City committee and on the Montreal port of entry local council.

Recognizing that it must accommodate the socioeconomic interests of the Montreal community, urban constraints, the commercial obligations of the port and technological developments, the Montreal Port Corporation made a commitment in 1988 to promote, as a priority, the consolidation of sites located on the island. The City is pleased with this stand.

In addition, over the years, the Government of Canada has named to the Montreal Port Corporation Board individuals who were suggested by city officials.

Port management: In its July 1994 final report, the Round Table said it would like to see a return of the institutional approach for the Montreal Port Corporation, in order that the Montreal community might be better represented on it.

The Round Table suggested that the new corporation would have a board with this type of representation and would be more independent. The Round Table hopes that the mission of the corporation will be changed to give equal weight to commercial considerations and to the economic growth of the community.

The City of Montreal takes note of the desire expressed by the Canadian Government regarding the new policy which would give local authorities responsibility for managing Canadian ports, based on a similar transfer which has already begun in some of Canada's major airports.

Although this approach for ports has not yet been supported, the City understands the implications of such a process, because it was one of the first to promote the devolution of the management of the airports at Dorval and Mirabel to a local airport authority, known as SOPRAM, which replaced the earlier structure.

[*Texte*]

Par ailleurs, nous prenons note des commentaires exprimés par l'honorable Doug Young auprès de vous, la semaine dernière, en vue d'établir un réseau portuaire national dont les ports ainsi désignés devraient demeurer sous contrôle fédéral. C'est à la page 5, au dernier paragraphe, en bas du document de présentation de M. Young.

Qu'est–ce que cela veut dire pour Montréal?

• 1630

La Ville se dit favorable à une plus grande autonomie locale de la gestion portuaire, bien qu'elle ne prévilégie pas pour le moment un mode plutôt qu'un autre. Dans le cas du système aéroportuaire, la communauté montréalaise, sous le leadership de la Ville, a su trouver un aménagement des responsabilités coïncidant avec les attentes de la communauté quant au rôle des aéroports.

Pour s'assurer du succès à l'égard de l'administration locale du port, il convient de laisser aux gens du milieu le temps de définir un modèle original mais approprié à la mesure des défis portuaires.

La Ville de Montréal entend donc oeuvrer à identifier une formule d'organisation locale qui soit à la convenance des partenaires pertinents. Quoi qu'il en soit, la ville souhaite que parmi les paramètres choisis pour encadrer un éventuel aménagement institutionnel nouveau, on tienne compte des paramètres suivants: l'exploitation du port est profitable et ne bénéficie plus d'un apport aussi significatif de la part de l'État fédéral; sa bonne santé financière ne doit pas devenir prétexte pour le gouvernement fédéral à faire absorber au port de nouvelles charges financières qui nuiraient à sa viabilité et à sa compétitivité.

Il faut comprendre que la compétitivité n'est jamais chose acquise et que les itinéraires se refont au gré des coûts de transport. Comme le gros du trafic portuaire montréalais ne provient pas de la région immédiate, il est sujet à diversion vers d'autres portes maritimes, qu'elles soient canadiennes ou étrangères.

La nouvelle structure de gestion doit être en mesure de préserver les avantages compétitifs du passage portuaire montréalais. La direction doit pouvoir compter sur un cadre institutionnel facilitant la poursuite de ses affaires commerciales dans le meilleur intérêt de la communauté montréalaise.

Les installations du port sur l'île de Montréal, qui figurent parmi ses principaux facteurs de compétitivité, doivent être préservées, entretenues et développées.

L'éventuelle organisation portuaire doit faciliter la concertation des partenaires, que ce soit au sein de son conseil d'administration ou de toute autre instance désignée à cet effet. Une éventuelle structure plus autonome du Port de Montréal devra forcément tenir compte des particularités des relations institutionnelles «prévalentes» ou remodelées au sein de la communauté maritime. De plus, elle ne devrait pas se traduire par une participation ou charge financière, qu'elle soit directe ou par manque à gagner, pour les autorités locales, dont la Ville.

Une éventuelle structure plus autonome du Port de Montréal devra être évaluée en fonction de la détermination de la politique du gouvernement du Canada quant à de nombreux autres éléments complémentaires, dont la Garde côtière, le pilotage, la restructuration de l'industrie ferroviaire canadienne, l'avenir de la Voie maritime du Saint–Laurent, etc.

[*Traduction*]

We have also taken note of the comments made by the honourable Doug Young to your committee last week. He talked about setting up a national ports network, in which the ports so designated would remain under federal control. This is found in the last paragraph, on page 5, at the end of Mr. Young's presentation.

What will this mean for Montreal?

The City is in favour of greater local authority over port management, although for the time being it does not advocate one approach over another. In the case of the airports, the Montreal community, under the leadership of the City, managed to attribute responsibilities in accordance with the expectations of the community regarding the role of its airports.

In order to ensure the success of a local port authority, the community should be given the time to work out an original but appropriate model in keeping with the challenges facing the port.

The City of Montreal therefore intends to work to define a local organization model that will meet the needs of the various parties involved. In any case, the City hopes that the following parameters will be taken into account in designing the new structure: the port operations are profitable and no longer get such significant contributions from the federal government; the financial soundness of the port must not become a pretext for the federal government to impose new financial charges on the port, which could be harmful to its viability and competitiveness.

We must understand that competitiveness must never be taken for granted, and that routes are changed if a cheaper one can be found elsewhere. Since most of the Montreal Port traffic doesn't come from the immediate region, it could be diverted to other Canadian or foreign ports.

The new management structure must be able to preserve the competitive advantages of the Montreal Port passage. The management must be able to count on an institutional structure that will facilitate its commercial affairs in the best interests of the Montreal community.

The port facilities on the Island of Montreal, which are one of the main reasons for its competitiveness, must be preserved, maintained and developed.

The new port authority must facilitate co–operation among the various players involved—either on a board of directors, or any other body set up to perform this role. Any new, more independent structure for the Port of Montreal must necessarily take into account the unique features of the prevailing or remodelled institutional relationships within the marine community. In addition, the new structure must not result in a financial burden, either directly, or through a shortfall, for local authorities, including the City.

A new, more independent structure for the Port of Montreal should be assessed in light of the federal government's policy on various related issues, such as the Coast Guard, pilotage, restructuring of the Canadian rail industry, the future of the St. Lawrence Seaway, and so on.

[*Text*]

La commercialisation des autres activités maritimes: Le ministre des Transports vous a également demandé de revoir certains services reliés au secteur maritime comme la Voie maritime du Saint–Laurent, la Garde côtière canadienne et le pilotage. À l'heure actuelle, aucune proposition formelle n'a été précisée, du moins publiquement. Ces dernières, lorsqu'elles seront précisées par le gouvernement, influeront certes sur la qualité de la navigation fluviale sur le Saint–Laurent, l'artère stratégique responsable du succès du Port de Montréal.

La Ville de Montréal, selon le contexte, fera alors valoir son point de vue. Toutefois, le gouvernement canadien doit être conscient que, poussée à l'extrême, la logique du principe de l'utilisateur payeur risque d'entraîner une croissance des coûts généraux du transport des marchandises.

Toute réforme augmentant significativement les coûts de navigation fluviale menace donc à terme la compétitivité portuaire de Montréal. Le trafic perdu ne sera probablement pas récupéré ailleurs au Canada. Cela n'affecterait pas seulement l'activité maritime, mais aussi le transport ferroviaire et routier, qui compte beaucoup sur les apports de la marine marchande.

• 1635

En conclusion, de par sa vocation et l'étendue de son marché, le Port de Montréal est davantage soumis à la concurrence des ports de la côte est américaine. L'avantage comparatif que représente le passage via le fleuve Saint–Laurent est bien réel à l'heure actuelle, si bien que la moitié de la marchandise conteneurisée passant à Montréal provient des États–Unis ou va vers les États–Unis. On ne peut considérer cet avantage concurrentiel comme un acquis. Il faut être conscient de sa vulnérabilité, qui est liée au passage fluvial, à l'évolution du commerce, aux décisions corporatives des transporteurs et aux actions des autres administrations portuaires.

La compétitivité ne se mesure pas seulement en matière de coûts à l'expéditeur. Elle a un sens plus global relié à la santé du commerce international canadien. L'offre efficiente de transport devient une composante concurrentielle des produits exportés canadiens, tout comme elle permet l'accès aux importations.

Pour ces raisons, la nouvelle politique maritime canadienne doit s'imprégner de ces préoccupations d'activité économique au même titre qu'elle se souciera de l'efficacité administrative et du contrôle des coûts.

Avec le décloisonnement des marchés mondiaux, formalisé entre autres par les accords de l'Organisation mondiale du commerce, on s'attend à une accélération du commerce international et, par le fait même, à une vocation accrue des systèmes portuaires et de la marine marchande.

La politique maritime nationale doit donc mettre en place l'encadrement nécessaire afin que le secteur maritime soit enfin prêt à soutenir les défis de la concurrence mondiale. À cet égard, la mission de la Société du port de Montréal reflète cette préoccupation.

Je vous remercie de m'avoir écouté. Je remercie aussi les interprètes qui ont su suivre le rythme parfois un peu rapide. Merci.

[*Translation*]

Commercialization of other marine activities: The Minister of Transport also asked you to review some of the marine–related services, such as the St. Lawrence Seaway, the Coast Guard and the pilotage authority. At the moment, no official proposal has been made, at least not publicly. These proposals or policies, once they are stated by the government, will definitely have an influence on the quality of navigation on the St. Lawrence River, which is the strategic artery responsible for the success of the Port of Montreal.

The City of Montreal will express its views once these policies are announced. However, the Canadian Government must realize that, pushed to its extreme, the user–pay principle could result in increased cargo transportation costs.

Any reform that would significantly increase the cost of shipping on the St. Lawrence is a threat to the competitiveness of the Port of Montreal in the long term. The traffic we lose would probably not go to other ports in Canada. This would have an impact not only on marine activity, but also on rail and truck transportation, which depends a great deal on the merchant marine.

In conclusion, because of its mission and the scope of its market, the Port of Montreal is more subject to competition from the American Atlantic seaboard ports. The comparative advantage of the St. Lawrence is very real at the moment, so much so that half of the containerized cargo which passes through Montreal is either coming from or going to the United States. We cannot take this competitive advantage for granted. We must be aware of its vulnerability, which is linked to the St. Lawrence River passage, trade trends, corporate decisions by carriers and to the actions taken by other port authorities.

Competitiveness is not measured only in terms of the costs paid by the shipper. It has a broader meaning related to the health of Canada's international trade. The efficient supply of transportation facilities becomes a component in the competitiveness of Canadian exports. It also improves access for our imports.

For these reasons, the new Canadian marine policy must spring from these concerns regarding economic activity just as much as from concerns regarding administrative efficiency and cost control.

With the opening up of world markets, which has been formalized by the World Trade Organization's agreements, for example, we can expect more international trade, and consequently an increased role for port facilities and the merchant marine.

The national marine policy must therefore set up the structure required to ensure that the marine sector is finally ready to take on the challenges of world competition. In this respect, the mission of the Montreal Port Corporation reflects this concern.

Thank you very much for your attention. I would also like to thank the interpreters who kept up even when I spoke somewhat quickly. Thank you.

[*Texte*]

The Chairman: Thank you very much, Mr. Melançon. Yet again the City of Montreal has demonstrated it's a ready and informative witness for this committee on matters important to its very viability.

Mr. Guimond.

M. Guimond: Merci, monsieur Melançon, pour votre présentation.

J'ai relevé dans vos propos deux points de divergence. Je ne veux pas vous mettre en contradiction avec le bon citoyen corporatif qu'est sûrement le Port de Montréal, mais vous semblez être diamétralement opposés à deux niveaux. Je vais y venir avec le deuxième point, soit la composition du conseil d'administration, le premier étant la question des taxes municipales.

Ce matin, je ne sais pas si vous avez assisté à la présentation de M. Taddeo. De toute façon, ne croyez pas que les propos de M. Taddeo sont différents de ce que Ross Gaudreault nous a dit au Port de Québec à propos de l'administration du maire L'Allier.

Il semble dire que 6,8 millions de dollars en 1994 pour les services qu'ils reçoivent de la Ville de Montréal, cela fait cher la livre ou la tonne. Qu'est–ce que vous avez à dire là–dessus? Aussi, mon droit municipal est peut–être trop loin dans ma mémoire, mais est–ce qu'il existe une formule de contestation des taxes quand ce sont des organismes de la Couronne qui trouvent que c'est trop cher?

C'est exactement comme le propriétaire d'un bungalow dans Rosemont qui paye 2 200$ de taxes alors qu'il gagne 42 000$ et que son épouse qui travaille aussi gagne 28 000$, et qui a de la misère à joindre les deux bouts. S'il trouve que ses taxes sont trop élevées, il peut déposer un recours devant le Bureau de révision de l'évaluation foncière.

Qu'est–ce que vous répondez à cela?

M. Melançon: Tous les contribuables corporatifs ont tendance, ces temps–ci, à trouver que leurs taxes sont trop élevées.

• 1640

C'est vrai pour la Place Ville–Marie, pour la Place Mercantile, pour l'Hôtel Bonaventure, tout comme pour le Port de Montréal. Pour le port, je ne sais pas si le chiffre de 6,8 millions de dollars est exact, en ce sens que d'autres municipalités bénéficient aussi des taxes provenant du port.

Il faut comprendre aussi que comme corporation publique fédérale, c'est par l'intermédiaire des en lieu de taxes que cela se fait. Est–ce qu'il y a moyen de contester l'évaluation foncière du port et de l'ensemble des installations? Que je sache, cela ne peut pas se faire, sous réserve peut–être d'une négociation entre le service d'évaluation de la Communauté urbaine de Montréal et Travaux publics Canada qui peut faire ce truc–là.

Cependant, je voudrais vous donner un exemple. Dans le cadre de l'évaluation foncière des secteurs ferroviaires, il y a eu pendant un certain nombre d'années contestation de ce qui pourrait être considéré comme une entreprise devant être taxée à 100 p. 100. Est–ce qu'il y aurait moyen, compte tenu de ce type d'activité non comparable à d'autres, d'en arriver à des ententes?

Cela a été le cas dans le secteur ferroviaire, et je pense qu'il y aurait lieu de s'asseoir avec l'ensemble des ports du Québec, dans le cas du Québec, parce que Loi sur l'évaluation foncière relève du gouvernement québécois. Il y aurait peut–être moyen

[*Traduction*]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Melançon. Encore une fois la ville de Montréal a démontré qu'elle est un témoin empressé et bien informé quant il s'agit de témoigner devant notre comité sur toute question qui concerne sa viabilité.

Monsieur Guimond.

Mr. Guimond: Thank you for your presentation, Mr. Melançon.

I noticed two points on which there was some discrepancy in your comments. I don't want to cause trouble for you with the Montreal Port Corporation, which is surely a good corporate citizen, but you seem to take a diametrically opposite stand on two matters: the composition of the board and the issue of municipal taxes.

I don't know whether you were present this morning to hear Mr. Taddeo's presentation. In any case, what he said was no different from what Ross Gaudreault, from the Port of Quebec City, told us about Mayor L'Allier's administration.

He seemed to say that the 6.8 million dollars they paid in 1994 for the services they get from the City of Montreal is expensive on a per pound or per ton basis. What would you say about that? My municipal law course may be too distant in my memory, but perhaps you could tell me whether there is any way for Crown entities to challenge the taxes when they find them too high?

The situation is the same as that of the owner of a bungalow in Rosemont who pays $2,200 in taxes. He has an income of $42,000 and his wife works as well and earns $28,000. These people are having a hard time making ends meet. If his taxes are too high, he can challenge the assessment with the Bureau de révision de l'évaluation foncière.

What is your response?

Mr. Melançon: These days, all corporate taxpayers tend to find their taxes too high.

This is true of Place Ville–Marie, Place Mercantile, l'Hôtel Bonaventure, just as it is for the Port of Montreal. I don't know whether the figure of $6.8 million is accurate for the port, in that other municipalities also receive taxes from the port.

It should also be understood that as a federal public corporation, this is done through grants in lieu of taxes. You asked whether there was any way of challenging the assessment for the port and its facilities. As far as I know, there is not, unless perhaps something could be negotiated between the Montreal urban community assessment service and Public Works Canada.

However, I would like to give you an example. In the case of property assessment for rail facilities, for a number of years there were challenges about what might be considered a corporation that should be taxed at a rate of 100%. The question is whether there might be some way of reaching agreements, given that this type of activity is not comparable to others.

That is what happened in the rail industry, and I think it would be a good idea to have discussions with all ports in Quebec, because the Real Estate Assessment Act comes under the Quebec government. There might be some way of being

[*Text*]

d'être des associés et de trouver une façon de contribuer à alléger le fardeau sans pour autant faire du Port de Montréal un bon contribuable comme toutes les autres corporations, comme l'est le CP, comme le CN l'a été, comme la Place Ville–Marie l'est, bien qu'elle conteste et que l'on doive de temps à autre lui retourner l'argent des taxes.

Je pense qu'il y a sûrement de portes ouvertes de ce côté–là.

M. Guimond: Vous dites à la page 8 de votre mémoire que la Table de concertation avait parlé de la composition du conseil d'administration. C'est un point de contradiction. Vous vous collez en fait sur l'opinion de la Table de concertation qui suggère d'avoir des conseils d'administration qui reflètent un peu plus la réalité de 1995, de l'an 2000, qui comptent davantage de gens, d'usagers associés, exactement comme cela s'est fait dans la composition de l'ADM.

Disons que la nouvelle politique nationale sur les aéroports ne s'est pas faite comme pour l'ADM, mais quand cette politique sur les aéroports sera annoncée par le ministre Young, par exemple pour Pearson, Winnipeg et Québec, lorsque les nouvelles viendront, cela correspondra davantage aux besoins du milieu.

Donc, je vous trouve en contradiction avec la page 34 du mémoire du Port de Montréal, qui dit qu'on devrait maintenir un conseil d'administration d'au moins sept membres, dont les nominations demeureraient la responsabilité du ministre des Transports. J'ai fait sursauter M. Gingras en disant que c'était la perpétuelle tradition du patronage politique où on nomme des amis du régime. De toute façon, cela ne s'appliquait pas nécessairement à lui, mais qu'est–ce que vous pensez de la formation du conseil d'administration?

M. Melançon: Il y a plusieurs organismes qui seraient en contradiction si on se fiait à l'historique des documents qui ont porté sur l'industrie maritime et la gestion du port, en ce sens que la Ville de Montréal, sous l'ancienne administration, a approuvé le rapport de la Table de concertation puisqu'elle était présente. Les gens du port l'auraient approuvé selon cette formule. S'ils souhaitent une autre formule. . .

Au gouvernement et dans la politique de M. Young, on tend fortement à aller vers des autorités locales. Cela étant dit, nous sommes prêts à nous asseoir avec les partenaires pertinents, comme nous avons essayé de le dire clairement dans le document, pour examiner adéquatement quelle forme de conseil d'administration nous pourrions avoir, un conseil d'administration d'affaires.

Il faut que le port continue à gérer ses affaires. Cependant, il faut aussi comprendre qu'il n'y a pas que le port. Autour du port, il y a des municipalités, des acteurs, des incidences de développement économique régional qui sont importantes pour la région. Par conséquent, essayons de trouver une formule qui fasse en sorte que tous soient des partenaires, peut–être pas nécessairement dans le cadre de la gestion quotidienne d'un conseil d'administration du Port. C'est ce que nous avons essayé de dire ici.

[*Translation*]

partners, and finding a way to reduce the burden, without making the Port of Montreal into a good taxpayer like all the other corporations, such as CN, in the past, and such as Place Ville–Marie, although it does challenge its assessments and sometimes we have to send some tax money back.

I'm sure there are possibilities in this area.

Mr. Guimond: On page 8 of your brief you say that the Round Table discussed the composition of the Board of Directors. There is some contradiction here. You are actually presenting the view of the Round Table, which suggested that boards need to better reflect the reality of 1995 or the year 2000, with representation from more partners, exactly as was done in the case of the Dorval–Mirabel airports.

I should say that the new national airport policy is not the same as was done in the case of Dorval and Mirabel, but when this new policy is announced by Mr. Young, for Pearson, Winnipeg and Quebec City, for example, these new airports will better reflect the community's needs.

So I find what you say contradicts what was said on page 34 of the brief presented by the representatives of the Port of Montreal. They said that a board of at least seven members should be maintained, and that appointments would remain the responsibility of the Minister of Transport. I provoked a reaction from Mr. Gingras when I said that this was part of the old traditional political patronage, under which friends of the government are appointed to public office. In any case, that was not necessarily true of him, but what do you think about the composition of the board of directors?

Mr. Melançon: If we look at the past documents about the marine industries and the management of the port, a number of organizations apparently hold different views. For example, under the former government, the City of Montreal approved the report of the Round Table, because it was part of the group. The port officials would have approved this model. If they would like to see a different one—

Within government and in Mr. Young's policy, there is a strong trend toward local authorities. Having said that, we are prepared to sit down with the relevant partners, as we tried to state clearly in the document, to take a proper look at what type of board could be set up—a business board of directors.

The port must continue to manage its affairs. However, we must understand that there are other players involved as well. In addition to the port, there are the municipalities and other important players with an impact on regional economic development. Consequently, let's try to find a solution that makes everyone a partner, perhaps not necessarily in the context of the day–to–day administration of the port's board of directors. That is what we are trying to say here.

[*Texte*]

C'est pour cela qu'on a embarqué rapidement dans la chaloupe en se disant qu'on allait ramer jusqu'ici, surtout à la première audience, afin de dire clairement aux membres du Comité que les gens du milieu se concerteront dans les semaines à venir pour trouver la bonne formule, si la volonté du gouvernement canadien est, bien sûr, de dévoluer un peu, comme il l'a fait dans le dossier des aéroports.

Mais il y a toujours la réserve du ministre lui–même. Le Port de Montréal est un port à vocation nationale. Est–ce qu'il va le garder sous la juridiction du gouvernement fédéral, comme il l'a mentionné lors de sa présentation devant le Comité? J'attends des indications claires de la part de M. Young à cet égard. Si c'est le cas, on essaiera de voir.

L'histoire des relations maritimes à Montréal, et je peux en parler assez facilement, n'a pas été une vie de couple adorable pour tout le monde. Tout le monde a des torts dans ce dossier–là, mais comme on sait qu'on doit vivre en famille, essayons de nous assurer que l'ensemble des membres de la famille peuvent trouver une solution sans nuire au développement du port et de la région. Essayons de bien faire cela ensemble.

Mr. Gouk: I have just a couple of brief comments. Your remarks today will certainly be useful in trying to put things in perspective, because there are the different authorities involved.

About the only comment I have is that if a translation of the material you presented is available, I wouldn't mind having that to use as a reference for the make–up of our final report—it may well be useful for that—along with anything else you have that you wish me to consider from my point of view.

Basically that's all I have, Mr. Chairman.

The Chairman: Just for your information, Mr. Gouk, when the witness makes a presentation in one official language and it's read into the record, it's translated automatically for you. So you'll have a copy in English as well.

Mr. Fontana.

Mr. Fontana: Thank you very much for your comprehensive presentation to the committee, and thank you for your past appearances on a number of very important transportation issues. The City of Montreal has always played a very, very predominant part in our national issues as they relate to transportation.

I want to ask you to elaborate on the potential governance, the structure of. . . Mr. Guimond just asked about it. There's no doubt that the minister, when he addressed the committee last week—and perhaps you saw a copy of it—indicated strongly that under a national ports system or network Montreal and all of our national significant ports would be under federal jurisdiction.

[*Traduction*]

• 1645

That is why we decided to jump on board without delay and take part in this first hearing, in order to make it very clear to members of the committee that stakeholders will come together in the coming weeks to find the right solution, if the Canadian government of course is committed to some degree of devolution, as it was in the case of airports.

But the reservation expressed by the Minister himself still stands. The Port of Montreal is of a national importance. Will the jurisdiction of the federal government be maintained, as he has mentioned in his presentation before the committee? I am waiting for clear indications on the part of Mr. Young in that respect. If that is the case, we shall see.

The history of maritime relations in Montreal, and this I can state without great difficulty, has not been a bed of roses for everyone. All must share some of the blame in this case, but we all know that we must live as a family, and we must therefore attempt to make sure that all members of the family are able to find a solution without jeopardizing development for the port and for the region. Let us all attempt to do this together and do it well.

M. Gouk: Je me limiterai à quelques brefs commentaires. Vos remarques d'aujourd'hui vont certainement être utiles puisqu'elles nous permettent de mettre les choses en perspective, compte tenu du fait que diverses administrations ont un rôle à jouer.

Comme seul commentaire, je dirais que dans la mesure où la traduction de votre exposé est disponible, je ne serais pas malheureux d'y avoir accès comme document de référence dans la préparation de notre rapport final et je serais d'ailleurs heureux de recevoir tout élément d'information que vous voudriez soumettre à mon intention.

C'est à peu près tout pour moi, monsieur le président.

Le président: À titre d'information, monsieur Gouk, je tiens à vous signaler que lorsqu'un témoin fait un exposé dans l'une des langues officielles et que cet exposé est versé au procès–verbal, il est automatiquement traduit à votre intention. Vous aurez donc un exemplaire en anglais également.

Monsieur Fontana.

M. Fontana: Je vous remercie beaucoup de l'exposé complet que vous venez de faire devant le comité et je vous remercie également d'avoir comparu par le passé au sujet d'un certain nombre de dossiers très importants du secteur des transports. La Ville de Montréal a toujours joué un rôle de très grande envergure dans toute question d'importance nationale liée aux transports.

J'aimerais vous demander d'en dire davantage au sujet de l'administration de cette structure. . . M. Guimond vient tout juste de poser une question à ce sujet. Il est certain que le ministre, lorsqu'il a comparu devant le comité la semaine dernière—et vous avez peut–être pris connaissance du procès–verbal—a laissé entendre très clairement que, dans le cadre d'un système ou d'un réseau portuaire national, Montréal ainsi que tous les autres ports d'importance nationale relèveraient de la compétence fédérale.

[*Text*]

As for the model to be used as to how to achieve maximum efficiency and competitiveness, at the same time assuring safety and security on behalf of Transport Canada, one could look to the airport model as a way of being able to. . .the devolution of operational management. You bring it up in your brief and it has been discussed. I just want to ask you to elaborate.

If in fact a new structure of authority other than a crown corporation was to be the Montreal Port Authority, with a board made up of the stakeholders who essentially would be totally financially independent of the federal government, would you view that to have some positive opportunities?

M. Melançon: À l'heure actuelle, en ce qui nous concerne et en ce qui me concerne, il est un peu prématuré de s'orienter trop rapidement, et c'est pour cela que j'ai titré le document: *Version préliminaire*. Il m'apparaît essentiel que nous puissions avoir une discussion avec les gens du port pour voir de quelle façon cela pourrait se faire avec les autres partenaires de la communauté.

Vous avez reçu, je crois, les gens de la SOPRAM qui se sont dits favorables à ce que leur organisme soit l'organisme parapluie. C'est une option. Ce qui pour nous est important, c'est qu'on puisse s'asseoir tout le monde ensemble, reprendre à la limite, si je puis dire, les travaux de la Table de concertation sur l'industrie maritime et trouver une formule. Est–ce que cette formule–là amènerait, par exemple, le gouvernement fédéral à prêter les quais et les équipements? Est–ce que la nouvelle société serait responsable de la gestion des débardeurs et des conventions collectives?

[*Translation*]

Pour ce qui est du modèle dont on pourrait s'inspirer pour atteindre un maximum d'efficacité et de compétitivité, tout en garantissant la sûreté et la sécurité au nom de Transports Canada, on pourrait s'inspirer du modèle aéroportuaire pour assurer la dévolution de la gestion. Il s'agit d'un aspect que vous soulevez dans votre mémoire et dont on a discuté. J'aimerais tout simplement vous entendre en dire davantage à ce sujet.

Si la nouvelle structure d'administration du Port de Montréal devait être autre chose qu'une société d'État, et si son conseil était composé de parties intéressées essentiellement tout à fait indépendantes du gouvernement fédéral sur le plan financier, verriez–vous là des possibilités intéressantes?

Mr. Melançon: At the present time, we do feel—and this is my opinion as well—that it is a bit early to take any given direction and this is why I have entitled this document: *A Preliminary Version*. It is essential for us to have a discussion with the port authorities to see how this could be done with other stakeholders.

I believe that you have heard representatives from SOPRAM who have agreed that their organization could be the umbrella organization. That is an option. What is important for us is that everyone sit down together and come up with a formula, even if that means, if I may so, revisiting the work of the Round Table on marine transport. Under a new arrangement, for example, would the federal government lend its docks and its equipment? Would the new agency be responsible for managing longshoremen and collective agreements?

• 1650

Il y a toute une série d'éléments qui sont très complexes et qui, à cause de mon apprentissage comme nouvel élu et membre du Comité exécutif, ne me permettent pas de m'avancer sans risquer de passser à travers le tordeur.

C'est pour ça que j'aime mieux être prudent à l'heure actuelle afin, justement, d'ouvrir toutes les portes. Si la volonté du gouvernement canadien est ferme, oui, nous évoluerons. C'est une chose. Mais s'il dit oui à plus d'autonomie, on devra examiner cela pour voir de quelle façon cela va s'effectuer en réalité.

Fondamentalement, il ne faut pas mettre en péril l'équilibre de croissance du port, ni son dynamisme, ni la précarité—il faut le dire—de toute l'intermodalité du transport des marchandises qui transitent par le port ferroviaire du Canada. C'est, à notre avis, très important. Toute tendance ou tout type d'organisation qui risquerait de mettre en péril et de compromettre cette croissance–là nous apparaîtrait comme un danger majeur.

Mr. Hubbard: I very glad the presenters here recognize the many different aspects of ports as opposed to airports. With airports you have a fixed commodity that is on the ground and the airplane lands and you worry about your fixed cost. But with our merchant marine methods of transportation, you're worried about not only the port itself but also how to get your goods to other parts by means of the railways and roadways and all of that. Those are major factors in terms of what happens at

There is a whole series of elements which are quite complex and therefore, being newly elected and newly appointed to the executive committee, I will abstain from discussing them any further out of sheer caution.

Of course, one reason why I prefer to be prudent at this stage is to keep all doors open. If the Canadian government is strongly committed, we will adapt. That is one thing. But if it agrees to greater autonomy, we will have to take a good look to see how this would be accomplished.

Basically, we must make sure not to jeopardize the port's balanced growth, its aggressiveness and the fragile intermodal balance with regard to freight transport through Canada's railport. We believe that this aspect is very important. Any tendency or any type of organization which would put this growth at risk would be seen by us as a major threat.

M. Hubbard: Je suis heureux de constater que les témoins reconnaissent le caractère diversifié de l'exploitation portuaire, par opposition à l'exploitation aéroportuaire. Dans le cas des aéroports, les installations sont immobilisées au sol, les avions atterrissent et il faut s'inquiéter des coûts fixes. Cependant, dans le cas du transport maritime, il faut s'inquiéter non seulement de l'exploitation du port, mais aussi de l'acheminement des marchandises vers d'autres destinations par voie routière ou

[*Texte*]

Montreal and other ports across this country. If we look at CN and CP, which are taking many goods to the American midwest, their rates determine the viability of the Port of Montreal for a lot of its containerization.

I would like to have you elaborate on one part of your brief. You mentioned the size of ocean–going vessels and that this could be a restriction on the future of Montreal. Have you studied that at all, and what is the outcome of your study in terms of what's happening with the large ships that are travelling the oceans these days?

M. Melançon: Monsieur le président, comme tout bon politicien, vous avez remarqué que j'écoutais la réponse technique de mon collègue. Je vais vous dire bien candidement que je suis un peu embêté par la question; je n'ai pas de réponse personnelle à lui donner. Cependant, je présume que si on s'assoyait bientôt avec les gens du port, on pourrait avoir des précisions techniques sur la question de la qualité des vaisseaux, de l'ampleur des tonnages, des tirants d'eau, etc. En ce qui me concerne, je ne suis pas en mesure de vous répondre adéquatement.

Mr. Hubbard: Mr. Chairman, before this committee concludes, we'll have to look into that situation. I saw someone in the audience who was ready to give us an answer. We have to have a concern about what's happening to the fleets of the world, with the draft that you have here to the Port of Montreal.

The Chairman: Hopefully you'll get your answer, Mr. Hubbard, when the shipowners come before us, in short order.

Mr. Comuzzi: I'm very interested in Mr. Hubbard's question and how that would affect the Port of Montreal. If we have a gentleman in the audience who has indicated—

The Chairman: We welcome you to have a conversation and dialogue right after this committee meeting is over.

Mr. Comuzzi, do you have a question for our witness?

Mr. Comuzzi: Some of the other members, Mr. Chairman, might want to—

The Chairman: Mr. Comuzzi, do you have any questions for the witnesses?

Mr. Comuzzi: No, I have no questions.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen, for appearing before our committee. We very much appreciate your time. Again, as Mr. Fontana said, your numerous appearances are most helpful to the work of this committee and other committees.

M. Melançon: Merci beaucoup.

Le président: La séance est levée.

[*Traduction*]

ferroviaire. Ce sont là des aspects très importants de l'évolution du Port de Montréal et d'autres ports ailleurs au Canada. Prenons le CN et le CP. Ces transporteurs acheminent un grand nombre de produits vers le Midwest américain et leur taux détermine la viabilité d'une bonne partie des activités de conteneurisation du Port de Montréal.

J'aimerais que vous en disiez davantage sur un aspect de votre mémoire. Vous avez parlé de la dimension des navires océaniques et du fait que cela pourrait limiter les perspectives d'avenir de Montréal. S'agit–il d'une question sur laquelle vous vous êtes penché et quels ont été, le cas échéant, les résultats de vos études sur l'évolution des dimensions des navires océaniques?

Mr. Melançon: Mr. Chairman, like any politician worth his salt, you must have noticed that I was listening to the technical answer provided by my colleague. I must tell you quite frankly that I find the question somewhat difficult; I have no personal answer to provide. However, I do presume that if we sat down in the near future with the port authorities, we could get technical details on the quality of vessels, on tonnage, on draft, etc. As far as I am concerned, I am not in a position to give you a satisfactory answer.

M. Hubbard: Monsieur le président, avant que ce comité ne termine ses travaux, nous devrons nous pencher sur cette situation. J'ai vu dans l'auditoire quelqu'un qui était disposé à nous donner une réponse. Nous devons nous soucier de l'évolution des flottes ailleurs dans le monde, compte tenu du tirant d'eau qui est possible jusqu'au Port de Montréal.

Le président: J'espère bien que vous aurez votre réponse, monsieur Hubbard, lorsque les armateurs comparaîtront devant nous, ce qui ne saurait tarder.

M. Comuzzi: La question de M. Hubbard m'intéresse au plus haut point, compte tenu de ses répercussions sur le Port de Montréal. Si quelqu'un de l'auditoire a laissé entendre. . .

Le président: Nous vous invitons à vous entretenir immédiatement après la fin de cette réunion du comité.

Monsieur Comuzzi, avez–vous une question à adresser aux témoins?

M. Comuzzi: Certains autres députés, monsieur le président, souhaitent peut–être. . .

Le président: Monsieur Comuzzi, avez–vous une question à adresser aux témoins?

M. Comuzzi: Non, je n'ai pas de questions.

Le président: Je vous remercie, messieurs, d'avoir comparu devant le comité. Nous vous sommes reconnaissants d'y avoir consacré le temps voulu. Encore une fois, comme l'a dit M. Fontana, vos nombreuses comparutions contribuent grandement aux travaux de notre comité et de d'autres comités.

Mr. Melançon: Thank you very much.

The Chairman: The meeting is adjourned.

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid Port payé
Lettermail Poste–lettre
8801320
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Longshoremen's Union, CUPE, Local 375:

Michel Murray, President;

Théodore Beaudin, Secretary–Treasurer.

From the Laurentian Pilotage Authority:

Jacques Marquis, President.

From the Montreal Port Corporation:

André Gingras, Chairman of the Board;

Dominic J. Taddeo, President and Chief Executive Officer.

From the "Société de promotion des aéroports de Montréal (SOPRAM)":

Arthur P. Earle, Chairman of the Board.

From the Corporation of Mid St. Lawrence Pilots:

Jean–Pierre Leroux, President;

Luc Drouin, Director General.

From Quebec Cartier Mining Company:

Gaston Gendreau, General Superintendent, Transport;

Stan McGee, Divisional Superintendent, Marine Services, Transport.

From the City of Montreal:

Pierre–Yves Melançon, City Councillor.

TÉMOINS

Du Syndicat des débardeurs, SCFP, section locale 375:

Michel Murray, président;

Théodore Beaudin, secrétaire–trésorier.

De l'Administration de pilotage des Laurentides:

Jacques Marquis, président.

De la Société du port de Montréal:

André Gingras, président du conseil d'administration;

Dominic J. Taddeo, président–directeur général.

De la Société de promotion des aéroports de Montréal (SOPRAM):

Arthur P. Earle, président du conseil d'administration.

De la Corporation des pilotes du Saint–Laurent Central:

Jean–Pierre Leroux, président;

Luc Drouin, directeur général.

De la Compagnie minière Québec Cartier:

Gaston Gendreau, surintendant général, Transport;

Stan McGee, surintendant divisionnaire, Service maritime, Transport.

De la Ville de Montréal:

Pierre–Yves Melançon, conseiller municipal.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

CA1
XC27
-T82

Governme
Publicatio

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 24

Tuesday, February 14, 1995
Quebec City, Quebec

Chairperson: Stan Keyes

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 24

Le mardi 14 février 1995
Québec (Québec)

Président: Stan Keyes

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès–verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of Canadian marine issues

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of the National Airports Policy, bilateral air negociations, and the commercialization of the air navigation system

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude des questions maritimes au Canada

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude de la politique nationale des aéroports, des négociations bilatérales et de la commercialisation du système de navigation aérienne

---

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the Thirty–fifth Parliament, 1994–95

Première session de la trente–cinquième législature, 1994–1995

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice–Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoeppner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(7)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice–présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoeppner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(7)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, FEBRUARY 14, 1995
(32)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 9:03 o'clock a.m. this day, in the Ball Room of the Hotel Château Frontenac, in Quebec City (Quebec), the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Stan Keyes, Anna Terrana.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From Quebec Port Corporation: René Paquet, Chairman of the Board; Ross Gaudreault, President and Chief Executive Officer; Alexis Ségal, Director, Commercial Affairs. *From Bunge of Canada Ltd.:* Ane Rasmussen, Director, Stevedoring. *From the St. Lawrence Economic Development Council (SODES):* Marc Gagnon, Executive Director. *From the "Association québécoise des transporteurs aériens" (AQTA):* Brian Jenner, Chairman and Chief Executive Officer. *From the Union of Canadian Transport Employees (UCTE):* Robert Desfonds, National President; Barry Hébert, Chairman, Firefighters Advisory Committee.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed its consideration of Canadian marine issues, (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated February 7, 1995, Issue No. 21*), and consideration of the National Airports Policy, bilateral air negociations, and the commercialization of the air navigation system. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated October 4, 1994, Issue No. 11*).

René Paquet and Ross Gaudreault made an opening statement and, with Alexis Ségal, answered questions.

Ane Rasmussen made an opening statement and answered questions.

At 10:20 o'clock a.m., Joe Comuzzi took the Chair.

At 10:30 o'clock a.m., Stan Keyes took the Chair.

Marc Gagnon made an opening statement and answered questions.

Brian Jenner made an opening statement and answered questions.

Robert Desfonds made an opening statement and, with Barry Hébert, answered questions.

At 12:39 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

AFTERNOON SITTING

The Standing Committee on Transport met at 1:35 o'clock p.m. this day, in the Ball Room of the Hotel Château Frontenac, in Quebec City (Quebec), the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Stan Keyes, Anna Terrana.

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 14 FÉVRIER 1995
(32)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit à 9 h 03, dans la Salle de bal du Château Frontenac, à Québec, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Stan Keyes, Anna Terrana.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De la Société du port de Québec: René Paquet, président du Conseil d'administration; Ross Gaudreault, président-directeur général; Alexis Ségal, directeur, Affaires commerciales. *De Bunge du Canada Ltée:* Ane Rasmussen, directeur, Service d'arrimage. *De la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES):* Marc Gagnon, directeur général. *De l'Association québécoise des transporteurs aériens (AQTA):* Brian Jenner, président et chef de la direction. *De l'Union canadienne des employés de transports:* Robert Desfonds, président national; Barry Hébert, président du Comité consultatif des pompiers.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité commence l'étude des questions relatives à la marine canadienne, (*voir les Procès-verbaux et témoignages du 7 février 1995, fascicule nº 21*), et l'étude de la politique nationale des aéroports, des négociations bilatérales et de la commercialisation du système de navigation aérienne. (*Voir les Procès-verbaux et témoignages du 4 octobre 1994, fascicule nº 11*).

René Paquet et Ross Gaudreault font une déclaration et, avec Alexis Ségal, répondent aux questions.

Ane Rasmussen fait une déclaration et répond aux questions.

À 10 h 20, Joe Comuzzi prend le fauteuil.

À 10 h 30, Stan Keyes prend le fauteuil.

Marc Gagnon fait une déclaration et répond aux questions.

Brian Jenner fait une déclaration et répond aux questions.

Robert Desfonds fait une déclaration et, avec Barry Hébert, répond aux questions.

À 12 h 39, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le Comité permanent des transports se réunit à 13 h 35, dans la salle de bal du Château Frontenac, à Québec, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Stan Keyes, Anna Terrana.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Citizen's Committee of Old Quebec: Alain Samson, Treasurer. *From "IMTT–Québec":* Marc Dulude, Executive Vice–President and Chief Executive Officer. *From the St. Lawrence Shipoperators Association:* Capt. Rosaire Desgagnés, Chairman of the Board; Benoît Massicotte, Director General. *As individuals:* Léonce Naud; Tomas Feininger, President, Literary and Historical Society of Quebec. *From the "Groupe Océan Ltée":* Gordon Bain, President; Richard Bernier, Vice President; Guy Trudeau, Consultant. *From the Quebec Stevedoring Co. Ltd.:* Denis Dupuis, President; Johanne Lapointe, Vice President, Communications. *From "Les Pilotes du Bas Saint–Laurent":* Michel Pouliot, President; Michel Galibois, Vice President; Jean Lapointe, Secretary–Treasurer.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed its consideration of Canadian marine issues, (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated February 7, 1995, Issue No. 21*), and consideration of the National Airports Policy, bilateral air negociations, and the commercialization of the air navigation system. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated October 4, 1994, Issue No. 11*).

Alain Samson made an opening statement and answered questions.

Marc Dulude made an opening statement and answered questions.

Benoît Massicotte made an opening statement and, with Capt. Rosaire Desgagnés, answered questions.

Léonce Naud and Tomas Feininger made an opening statement and answered questions.

At 3:47 o'clock p.m., Joe Comuzzi took the Chair.

At 4:02 o'clock p.m., Stan Keyes took the Chair.

Gordon Bain made an opening statement and, with Richard Bernier and Guy Trudeau, answered questions.

Denis Dupuis made an opening statement and, with Johanne Lapointe, answered questions.

Michel Pouliot made an opening statement, and with Michel Galibois and Jean Lapointe, answered questions.

At 5:27 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Georges Etoka

Committee Clerk

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: Du Comité des citoyens du Vieux–Québec: Alain Samson, trésorier. *De IMTT–Québec:* Marc Dulude, vice–président exécutif et chef de la direction. *De l'Association des armateurs du Saint–Laurent:* Capt. Rosaire Desgagnés, président du Conseil d'administration; Benoît Massicotte, directeur général. *À titre individuel:* Léonce Naud, Tomas Feininger, président, Société littéraire et historique de Québec. *Du Groupe Océan Ltée:* Gordon Bain, président; Richard Bernier, vice–président; Guy Trudeau, Consultant. *De la Compagnie d'arrimage de Québec Ltée:* Denis Dupuis, président; Johanne Lapointe, vice–présidente, Communications. *Des Pilotes du Bas Saint–Laurent:* Michel Pouliot, président; Michel Galibois, vice–président; Jean Lapointe, secrétaire–trésorier.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité commence l'étude des questions relatives à la marine canadienne, (*voir les Procès–verbaux et témoignages du 7 février 1995, fascicule nº 21*), et l'étude de la politique nationale des aéroports, des négociations bilatérales et de la commercialisation du système de navigation aérienne. (*Voir les Procès–verbaux et témoignages du 4 octobre 1994, fascicule nº 11*).

Alain Samson fait une déclaration et répond aux questions.

Marc Dulude fait une déclaration et répond aux questions.

Benoît Massicotte fait une déclaration et, avec le capitaine Rosaire Desgagnés, répond aux questions.

Léonce Naud et Tomas Feininger font une déclaration et répondent aux questions.

À 15 h 47, Joe Comuzzi prend le fauteuil.

À 16 h 02, Stan Keyes prend le fauteuil.

Gordon Bain fait une déclaration et, avec Richard Bernier et Guy Trudeau, répond aux questions.

Denis Dupuis fait une déclaration et, avec Johanne Lapointe, répond aux questions.

Michel Pouliot fait une déclaration et, avec Michel Galibois et Jean Lapointe, répond aux questions.

À 17 h 27, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Georges Etoka

Greffier de Comité

[*Texte*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Tuesday, February 14, 1995

[*Traduction*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le mardi 14 février 1995

• 0903

The Chairman: Good morning, everyone. As you're aware, last December this committee was asked by the Minister of Transport, the Hon. Doug Young, to examine the marine sector in broad review. Accordingly, pursuant to Standing Order 108(2), today our committee will continue consideration of Canadian marine issues here in beautiful Quebec City. As indicated in the study's terms of reference, our analysis will include an examination of the port system, pilotage services, the St. Lawrence Seaway, and the Canadian Coast Guard.

I want to thank our witnesses and other guests for coming forward today to make their representations to our committee.

This is the first comprehensive Canadian marine study ever conducted by the federal authorities. Consequently our work has both political and historical significance.

For the benefit of our witnesses and the observers today, our study has five key objectives: first, identifying key competitive challenges; second, defining essential federal roles and services; third, developing options to reduce subsidies and examine various commercialization options; fourth, obtaining regional views on priorities, issues, and solutions; and fifth, building a consensus on solutions, future directions, and development of a comprehensive national marine strategy.

The importance of our study to this region is self–evident. For example, the Port of Quebec is the farthest–inland deep–water port on the Great Lakes–St. Lawrence system. It houses 24–hour port services, with intermodal connections with CN and CP Rail. Furthermore, it handles well over 16 million metric cargo tonnes of traffic each year.

• 0905

Throughout the course of these proceedings I'm sure our witnesses will provide us with additional insight into the key marine activity in and around the Port of Quebec.

The marine sector plays a vital role in the Canadian economy. The Canadian marine sector contributes almost $2 billion per year to Canada's gross domestic product and moves over 225 million tonnes of international trade every year.

Because of a tight schedule—many witnesses want to appear and we have a limited timetable because of limited expenses—we are asking presenters to keep their presentations to 15 minutes or less. So if you have a prepared text that you think could take longer than 20 or 30 minutes, could you please accommodate the committee's wish to scale down or cut down your presentation to the committee to about 15 minutes in order to allow for questions from committee members.

Le président: Bonjour tout le monde. Comme vous le savez, en décembre dernier, le ministre des Transports, l'honorable Doug Young, a demandé à notre comité d'entamer une étude générale du secteur maritime. Par conséquent, conformément à l'article 108(2) du Règlement, nous poursuivons aujourd'hui l'étude des questions maritimes au Canada, ici dans la belle ville de Québec. Comme on l'a indiqué dans notre mandat, nous étudierons notamment le système de ports, les services de pilotage, la voie maritime du Saint–Laurent et la Garde côtière canadienne.

Je tiens à remercier les témoins et les autres invités d'être venus comparaître devant le comité.

Il s'agit ici de la première étude complète du secteur maritime au Canada jamais réalisé par les autorités fédérales. Par conséquent, notre travail revêt une importance à la fois politique et historique.

Je signale, à l'intention des témoins et des observateurs d'aujourd'hui, que notre étude vise cinq objectifs essentiels. Premièrement, déterminer les principaux enjeux en matière de concurrence; deuxièmement, définir les rôles et les services essentiels incombant au gouvernement fédéral; troisièmement, proposer des solutions visant à réduire les subventions et examiner les diverses possibilités de commercialisation; quatrièmement, entendre la position des régions sur les priorités, les questions et les solutions; et cinquièmement, bâtir un consensus relatif aux solutions, aux orientations futures et à l'élaboration d'une stratégie maritime d'ensemble pour le Canada.

L'importance de notre étude pour cette région est évidente. Par exemple, le port de Québec est le port en eau profonde le plus éloigné de la côte dans le bassin des Grands Lacs et du Saint–Laurent. Il offre des services 24 heures sur 24 et comporte des connexions intermodales avec le CN et le CP. En outre, il reçoit plus de 16 millions de tonnes de marchandises chaque année.

Tout au long de nos délibérations, je suis sûr que les témoins vont nous fournir des informations supplémentaires sur les principales activités maritimes qui se déroulent à l'intérieur et autour du port de Québec.

Le secteur maritime joue un rôle crucial dans l'économie canadienne. Chaque année, il apporte une contribution d'environ deux milliards de dollars au produit national brut et expédie plus de 225 millions de tonnes de marchandises internationales.

Étant donné que notre programme est très chargé—beaucoup de témoins veulent comparaître et nous n'avons pas beaucoup de temps parce que nos ressources sont limitées—nous demandons aux orateurs de limiter leurs interventions à 15 minutes au maximum. Par conséquent, si vous avez un mémoire écrit dont la lecture pourrait prendre plus de 20 ou 30 minutes, je vous prie de vous en tenir au temps qui vous est imparti afin que les membres du comité puissent vous poser des questions.

[*Text*]

Without further ado, we'll begin with our first witness, from the Quebec Port Corporation. I'll ask the leader of the delegation to introduce himself and the guests he has with him.

M. René Paquet (président du Conseil d'administration, Société du Port de Québec): Bonjour. Je suis accompagné ce matin de M. Ross Gaudreault, le président–directeur général de la Société du Port de Québec, de M. Alexis Ségal, le directeur des Affaires commerciales et du développement des affaires, et de M. Yvon Bureau, le vice–président à l'Exploitation.

Dans le respect de la limite de temps qui nous est imposée en raison de l'horaire très chargé qui est le vôtre, je prendrai quelques minutes pour vous exposer la position de la Société du Port de Québec.

Tout d'abord, je me permettrai de vous rappeler que la Société du Port de Québec est une société de la Couronne qui a été constituée il y a dix ans, en 1984, alors qu'on avait procédé à une certaine restructuration du système portuaire. À ce moment–là, on avait créé au Canada sept sociétés portuaires locales, notamment la Société du Port de Québec dont l'actionnaire unique, évidemment, est le gouvernement du Canada.

À ce moment–là, on avait accordé à la Société du Port de Québec un statut juridique qui est l'équivalent du statut d'une entreprise commerciale. Elle devait se conformer aux normes normalement applicables dans l'entreprise privée. Cette société locale du Port de Québec, qui a un statut juridique indépendant, comme je vous le mentionnais, rend compte directement au ministre des Transports.

À ce moment–là, le mandat de société portuaire locale de la Société du Port de Québec a été clairement établi par la loi, et je me permettrai de vous le rappeler. D'abord, il s'agissait de favoriser le commerce extérieur canadien et d'y contribuer. En second lieu, il s'agissait de favoriser le développement économique régional. Troisièmement, il fallait offrir des services portuaires efficaces de façon équitable. Enfin, cette société devait être autosuffisante financièrement.

Je me permettrai de rappeler que la mission de la Société du Port de Québec telle qu'établie par le conseil d'administration, et qui apparaît dans son plan d'entreprise, correspond fidèlement au mandat qui a été confié à la Société du Port de Québec par le législateur.

Dans le cadre de ses activités, le Port de Québec transborde chaque année entre 13 millions et 18 millions de tonnes de marchandises. Ses activités sont dans tous les secteurs sauf celui des conteneurs, notamment le vrac solide, le vrac liquide, le transbordement des céréales qui, au cours des années, a pu constituer jusqu'à 40 p. 100 des revenus de la Société, les marchandises générales et, enfin, les navires de croisière.

• 0910

De 1991 à 1994, la Société du Port de Québec s'est déjà astreinte à des efforts de rationalisation considérables. C'est ainsi que, pendant cette période, le Port de Québec a réduit sa masse salariale de 30 p. 100 et a réussi à diminuer ses dépenses contrôlables de 40 p. 100. L'année 1994, en particulier, aura marqué le début d'un redressement financier important, de sorte que les fonds positifs autogénérés par la Société auront passé de 400 000$ à 1,2 million de dollars pour l'année 1994.

[*Translation*]

Sans plus tarder, nous commençons avec notre premier témoin, qui représente la Société du port de Québec. Je demanderai au chef de la délégation de se présenter et de présenter les personnes qui l'accompagnent.

Mr. René Paquet (Chairman of the Board, Quebec Port Corporation): Good morning. I am accompanied by Mr. Ross Gaudreault, president and chief executive officer of the Quebec Port Corporation; Mr. Alexis Ségal, Director, Trade and Business Development; and Mr. Yvon Bureau, Vice–President, Operations.

In order to respect the time constraints you have had to impose because of your tight schedule, I will take a few minutes to present the position of the Quebec Port Corporation.

First of all, let me remind you that the Quebec Port Corporation is a Crown Corporation which was created ten years ago, in 1984, when the government restructured the ports system. At that time, seven local port corporations were created in Canada, among which the Quebec Port Corporation, whose sole shareholder is the federal government as you may expect.

At that time, the Quebec Port Corporation was given a legal status which is similar to that of a business. The corporation had to abide by the standards which normally apply to the private sector. The Quebec local port corporation, which has an arm's length legal status, as I mentioned earlier, is directly accountable to the Minister of Transport.

At that time, the mandate of the Quebec Port Corporation was clearly established by law, and I will allow myself to remind you of its content. First of all, to promote and contribute to Canada's international trade. Secondly, to promote regional economic development. Thirdly, to offer efficient and equitable port services. Finally, to be financially self–sufficient.

Let me remind you that the mission of the Quebec Port Corporation as established by the Board of Directors and outlined in its business plan is fully in line with the mandate which was given to the Corporation by the legislator.

In its operations, the Port of Quebec handles between 13 million and 18 million tons of goods every year. We do have activities in all sectors except containers, including dry bulk, liquid cargo, and grain transfer which, over the years, has accounted for up to 40% of the corporation's income, general goods, and finally cruise ships.

Between 1991 and 1994, the Quebec Port Corporation had already made a considerable effort to streamline its operations. That is how, during that period, the Port of Quebec reduced its payroll by 30% and also managed to trim its controllable expenses by 40%. Nineteen ninety–four, in particular, marked the beginning of a significant financial adjustment, so that the Corporations positive cashflow went from $400,000 to 1.2 million dollars for 1994.

[*Texte*]

Finalement, en 1995, le conseil d'administration de la Société du Port de Québec a adopté un budget équilibré qui, nous l'espérons, sera en mesure d'être réalisé, toujours dans la mesure où nous pourrons effectuer les opérations et fonctionner de façon normale dans le Port de Québec.

Au cours des années, la Société du Port de Québec aura réussi à verser à son unique actionnaire, le gouvernement du Canada, des dividendes totalisant 35 millions de doilars. Si le versement des dividendes en question a pu réjouir l'actionnaire unique, il faut quand même souligner que ces sommes, qui avaient été mises de côté pour l'avenir, ne sont plus disponibles pour procéder à la réfection de nos infrastructures. Vous aurez l'occasion d'en entendre parler un peu plus tard.

Il va donc sans dire, monsieur le président, que le processus actuel auquel vous participez comme députés au Parlement du Canada est très important pour la Société du Port de Québec afin de lui permettre d'atteindre dans les meilleurs délais le niveau de rentabilité désiré. Nous sommes donc heureux de pouvoir participer à ce processus de consultation destiné à conseiller le ministre des Transports du Canada. Toutefois, cet exercice n'aboutira à des résultats concrets que dans la mesure où tous les intervenants accepteront de participer à l'effort de restructuration du système portuaire canadien.

Pour atteindre les objectifs d'efficacité et de rentabilité également recherchés par le gouvernement du Canada, la Société du Port de Québec devra d'abord pouvoir opérer à l'intérieur d'une structure allégée sans devoir subir toutes les contraintes qui lui sont actuellement imposées. En d'autres mots, nous devrons avoir plus de souplesse. La démonstration en a d'ailleurs déjà été faite à notre propre niveau étant donné que le conseil d'administration de la Société a été réduit de sept à cinq au cours de la dernière année, ce qui, il faut le mentionner, a donné d'excellents résultats.

En second lieu, la Société du port de Québec devra pouvoir compter davantage sur les sources de revenus qui ont contribué à ses succès financiers antérieurs, notamment le transbordement du grain. La Société du Port de Québec devra également pouvoir bénéficier d'un régime de relations de travail compétitif à l'intérieur duquel les relations employeurs–employés seront marquées par la concertation plutôt que la confrontation. Enfin, le Port de Québec devra bénéficier des ressources nécessaires à l'amélioration de ses infrastructures, qui comptent parmi les plus anciennes au Canada. Si ces conditions se réalisent, monsieur le président, la Société du Port de Québec réalisera le mandat qui lui a été confié, car nous avons des avantages comparatifs indéniables.

D'abord, nous avons la profondeur d'eau qui sera nécessaire à l'avenir. Deuxièmement, la situation géographique du Port de Québec est stratégique sur le Saint–Laurent. Troisièmement, nous avons toutes les possibilités d'expansion ici, au Port de Québec. Enfin, nous avons d'excellents utilisateurs, d'excellents clients, ainsi qu'une main–d'oeuvre bien qualifiée. Mais le tout ne pourra se réaliser que dans la mesure où nous pourrons opérer de façon compétitive. C'est là que les recommandations de votre Comité, monsieur le président, pourront nous venir en aide et faire en sorte que nous réaliserons notre mandat.

Sans plus de préambule, j'invite maintenant le président–directeur général, M. Ross Gaudreault, à vous adresser la parole.

[*Traduction*]

Lastly, in 1995, the board of directors of the Quebec Port Corporation adopted a balanced budget which we hope to keep to, insofar as we can carry out operations and function normally in the Port of Quebec.

Over the years, the Quebec Port Corporation will have managed to pay its only shareholder, the Canadian government, dividends amounting to 35 million dollars. If the payment of these dividends has pleased the sole shareholder, it must nonetheless be emphasized that these amounts, which were being put aside for the future, are no longer available to carry out repairs on our infrastructure. You'll hear about this a bit later.

It goes without saying, Mr. Chairman, that the present process that you are participating in as members of the Parliament of Canada is very important for the Quebec Port Corporation. We hope it will allow the Corporation to reach desired profitability levels as quickly as possible. We are therefore pleased to participate in the consultation process, the aim of which is to advise the Minister of Transport Canada. However, this will only lead to concrete results in so far as all those concerned agree to participate in the restructuring of the Canadian port system.

To meet the goals of efficiency and profitability the government of Canada is also seeking to attain, the Quebec Port Corporation must be able to work within a scaled–down structure without living under all of the constraints that are presently imposed upon it. In other words, we must be more flexible. We have already shown this on our own level, given that the board of directors of the corporation was cut from seven to five members over the last year, which, it should be said, has led to excellent results.

Secondly, the Quebec Port Corporation must be able to rely more on sources of income which led to previous financial success, particularly the transshipment of grain. The Quebec Port Corporation must also have a competitive industrial relations system, in which consultation rather than confrontation is the keynote of employer–employee relations. Lastly, the Port of Quebec must get the necessary resources to improve its infrastructures, which are among the oldest in Canada. If these conditions are met, Mr. Chairman, the Quebec Port Corporation will fulfil the mandate it was given, because we have undeniable comparative advantages.

First of all, we have the necessary water depth for the future. Secondly, the Port of Quebec's geographic situation is strategic on the St. Lawrence. Thirdly, it is entirely possible for us to expand here, at the Port of Quebec. Finally, we have excellent users, excellent clients, as well as a highly qualified workforce. But all of this will only be fulfilled if we can operate competitively. That's where the recommendations of your committee, Mr. Chairman, can help us and ensure that we fulfil our mandate.

Without further ado, I will now call on the president and chief executive officer, Mr. Ross Gaudreault, to take the floor.

[*Text*]

M. Ross Gaudreault (président–directeur général de la Société du port de Québec): Merci, monsieur Paquet.

Welcome to Quebec City, Mr. Chairman. I had the occasion to meet some of your members in Quebec City last September—Mr. Comuzzi, Michel Guimond, Mr. Christopher, *et vous aussi*. Welcome again to Quebec City.

My presentation will be in French.

Mr. Chairman, for question period, Alexis Ségal and Yvon Bureau will be joining us.

• 0915

Il n'est pas dans notre intention de discuter longuement de tous les sujets qui vous intéressent aujourd'hui. Nous tenterons de nous concentrer sur l'aspect du système portuaire canadien parce que, d'une part, c'est le domaine dans lequel nous évoluons et que, d'autre part, les autres thèmes ont été abondamment analysés et que c'est la première fois depuis longtemps que se tient une consultation sur ce sujet. Toutefois, nous survolerons rapidement le pilotage, la Voie maritime et la Garde côtière s'il nous reste assez de temps.

Avant de commencer, rappelons que le transport maritime est de loin plus économique que les transports ferroviaire, routier ou aérien. Lorsqu'on évalue son coût en le comparant aux autres modes de transport, il faut absolument tenir compte du coût des infrastructures des autres modes telles les routes et les voies ferrées sur lesquelles les utilisateurs ne paient pas de redevance directe. Ces coûts ne sont pas que monétaires. Ils sont aussi environnementaux: bruit, poussière, pollution atmosphérique, déversements, etc. et sociaux: encombrements de la circulation, accidents routiers, etc.

En fait, le transport maritime est, avec le pipeline, le mode de transport qui est à la fois le plus économique et le plus avantageux au niveau de l'environnement.

Pour traiter du secteur portuaire, on suivra le cadre de référence qui nous a été communiqué.

Au chapitre de la structure de gestion, on ne peut qu'encourager la mise en valeur d'un système portuaire canadien qui simplifierait et clarifierait les règles du jeu. Avec le système actuel, à plusieurs têtes, il est pratiquement impossible de se donner des règles cohérentes clairement orientées vers le soutien du commerce extérieur canadien. Il faudra distinguer les ports qui ont un rôle commercial national et continental des autres ports qui ont plutôt des rôles de développement économique régional.

Il y a certaines différences importantes entre les ports et les aéroports. On ne peut appliquer intégralement le même modèle, même si l'esprit du modèle des aéroports est fort intéressant. La compétition interportuaire est beaucoup plus vive que la compétition entre les aéroports. Cette compétition affecte les tarifs ainsi que le type de gestion des ports.

L'état des infrastructures portuaires est, dans l'ensemble, moins bon que celui des aéroports qui, pour des raisons de sécurité, ont toujours eu des programmes d'entretien très actifs. Les aéroports manutentionnent principalement des passagers,

[*Translation*]

Mr. Ross Gaudreault (President and Chief Executive Officer of the Quebec Port Corporation): Thank you, Mr. Paquet.

Bienvenue à la ville de Québec, monsieur le président. J'ai pu rencontrer certains de vos membres à Québec en septembre dernier—M. Comuzzi, Michel Guimond, M. Christopher, et vous aussi. Encore une fois, bienvenue à la ville de Québec.

Je vais faire ma présentation en français.

Monsieur le président, pour la période des questions, Alexis Ségal et Yvon Bureau vont se joindre à nous.

We don't intend to discuss at great length all the subjects before you today. We will try to focus on the Canadian port system because, on the one hand, it's our field, and on the other hand, the other issues have been analyzed in detail and it's the first time in a while that there has been a consultation on this matter. However, we will go over pilotage, the Seaway and the Coast Guard if we have enough time.

Before starting, let us mention that sea transport is much cheaper than rail road or air transport. When assessing its cost by comparing it to other means of transportation, it is essential to remember the cost of the infrastructures of the other means, such as roads and railways, which users do not pay for directly. These costs are not only monetary. They can also be environmental: noise, dust, air pollution, spills, etc. . ., and social: traffic jams, accidents, etc. . .

Sea transport is, along with the pipeline, the cheapest and most environmentally sound means of transportation.

In dealing with the port sector, we will use the frame of reference that was given to us.

As to the management structure, we can only encourage the upgrading of the Canadian port system which would simplify and clarify the rules of the game. Under the present system, with its different branches, it is almost impossible to set logical rules clearly intended to support Canadian foreign trade. We must separate ports that have a national and continental trade role from the other ports which are more tied to regional economic development.

There are some major differences between ports and airports. You can't use exactly the same model, even if the idea behind the model of the airports is quite interesting. Interport competition is much livelier than the competition between airports. This competition affects rates as well as the type of management of the ports.

The state of port installations is, overall, not as good as that of airports which, for security reasons, have always had very active maintenance programs. Airports mainly handle passengers, whereas ports mainly deal with merchandise. As a

[*Texte*]

alors que les ports manutentionnent principalement des marchandises. La conséquence de cela est que la communauté locale perçoit beaucoup mieux le rôle des aéroports que celui des ports. De plus, les passagers proviennent généralement de la région alors que beaucoup de marchandises ne font que transiter par un port vers une autre destination.

Dans l'ensemble, les trafics portuaires sont davantage cycliques que les trafics aériens et il n'est pas rare de voir les trafics d'un port varier de 20 ou de 25 p. 100 durant un an.

Lorsqu'on compare les ports les uns par rapport aux autres, on doit tenir compte de leurs situations géographiques, de leurs qualités distinctes telles la profondeur d'eau, l'intermodalité, les facilités d'accès à longueur d'année, la qualité du milieu environnant et la capacité de réception et d'entreposage. Tous ces critères doivent être mis en balance dans l'éventualité où l'on déciderait de fermer certains ports considérés comme excédentaires.

Il est aussi très important d'avoir à l'esprit que nos ports sont des acquis que l'on ne pourrait déplacer ailleurs sur des berges du Saint–Laurent, compte tenu des règles environnementales actuelles. Les havres naturels de qualité sont des denrées très rares et très précieuses. Jacques Cartier et Samuel de Champlain étaient des marins qui se spécialisaient dans la recherche de havres naturels. Ce n'est pas par hasard qu'ils ont choisi Québec, comme ce n'est pas par hasard non plus qu'en octobre dernier, on accueillait un navire de 2 millions de barils.

Au chapitre des responsabilités fédérales, le rôle du gouvernement fédéral dans la gestion des ports est sûrement d'assurer la sécurité des mouvements de marchandises et d'appuyer les entreprises dans leurs démarches pour servir les objectifs du commerce extérieur canadien. La gestion des ports ne doit pas être dictée uniquement par des critères financiers, mais aussi tenir compte des implications économiques.

Par ailleurs, le gouvernement se doit d'intégrer le transport maritime avec les autres modes de transport, et cela, à deux niveaux. D'une part, il doit s'assurer que le passage se fait efficacement d'un mode de transport à l'autre et, d'autre part, il doit assurer l'équité intermodale.

• 0920

Il importe que le mode maritime bénéficie de règles comparables et équitables à celles qui régissent les modes de transport routier et ferroviaire.

Le rôle du gouvernement au niveau des ports devrait être de s'assurer que les ports appuient les objectifs du commerce extérieur canadien et de s'assurer que ceux–ci disposent d'infrastructures adéquates et de l'autonomie suffisante pour remplir ce rôle national.

Son rôle ne devrait pas être de gérer directement des ports, ni d'en faire le marketing, ni de fournir des services. C'est le rôle des administrations portuaires locales.

Au chapitre des pratiques commerciales, le système actuel des sociétés de port locales peut être amélioré, mais dans l'ensemble, il s'agit d'un système qui garantit des pratiques commerciales adéquates.

[*Traduction*]

result, the local community has a better idea of the airport's role than of the port's. Moreover, passengers are generally from the area, whereas much of the merchandise is in transit from a port to another destination.

Overall, port traffic is much more cyclical than air traffic, and often the traffic at a particular port may vary by 20% to 25% over the course of a year.

When comparing ports to each other, we must remember their geographical locations, their particular qualities such as water depth, intermodality, ease of access throughout the year, the quality of the surroundings and the reception and storage capacities. All these criteria would have to be considered should there be a decision to close ports considered superfluous.

It is also very important to remember that our ports could not be moved elsewhere along the shores of the St. Lawrence, given the present environmental regulations. Quality natural harbours are very rare and precious commodities. Jacques Cartier and Samuel de Champlain were seamen who specialized in the search for natural harbours. It's no coincidence they chose Quebec, as it is not a coincidence that last October, we harboured a 2 million barrel ship.

Concerning federal responsibilities, the federal government's role in port management must be to ensure safety in the movement of merchandise and to support businesses in their undertakings to serve Canadian foreign trade goals. Port management should not be related only to financial criteria, but also to economic implications.

Moreover, the government must try to integrate sea transport to other means of transportation, and this at two levels. On the one hand, it must ensure that there is an efficient passage from one means of transportation to another and, on the other hand, it must ensure intermodal equity.

The marine sector must have regulations that are comparable and as fair as those that govern road and rail transport.

The government's role concerning ports should be to ensure that ports support Canadian trade goals and to ensure that they have adequate installations and enough independence to fulfil their national role.

Its role shouldn't be to directly manage ports, or to do marketing or to provide services. That is the role of local port administrations.

As to trade practices, the present system of local port corporations could be improved, but overall, it is a system that guarantees adequate trade practices.

[*Text*]

Si les sociétés portuaires locales pouvaient opérer sans les contraintes imposées par la structure de la Société canadienne des ports, nous aurions un système qui ressemblerait largement à un modèle de gestion privé d'équipments nationaux appartenant à la Couronne.

En effet, la situation de dépendance administrative à Ports Canada occasionne un certain nombre d'handicaps. La contribution directe de Québec est d'environ 800 000$ en 1994, soit 6 p. 100 de toutes les dépenses d'exploitation du port.

L'obligation artificielle d'avoir un service de police dépendant de Ports Canada coûte un million de dollars, alors qu'il serait possible d'obtenir un service probablement plus efficace en s'associant avec la municipalité pour environ la moitié du prix.

En exploitant directement certains ports divisionnaires, Ports Canada est en compétition directe avec les sociétés de port locales, particulièrement dans le Saint–Laurent, où on exploite trois ports divisionnaires.

Finalement, l'étape bureaucratique supplémentaire imposée par la présence de Ports Canada prolonge inutilement les délais d'approbation de projets présentés au gouverneur en conseil.

Il convient aussi de rappeler que la compétition américaine bénéficie de meilleurs appuis financiers que les ports canadiens les plus autonomes, que ce soit les sociétés de port locales ou les commissions portuaires.

Un des problèmes liés à la commercialisation ou à la privatisation des ports d'importance nationale est de s'assurer qu'ils soient en mesure de financer la construction ou la restauration des infrastructures.

Au chapitre des améliorations nécessaires, du point de vue de la Société du port de Québec, il y a trois points à corriger avant de commercialiser davantage les ports les plus importants.

Premièrement, il faut absolument et prioritairement résoudre les problèmes de compétitivité de la main–d'oeuvre dans les ports sous la tutelle de l'Association des employeurs maritimes.

Actuellement, il en coûte nettement plus cher par tonne pour charger une cargaison générale à Québec plutôt que dans les ports voisins qui sont exempts de ce système de relations de travail désuet.

Le système mis en place par le Parlement fédéral, au début des années 1970, est désormais dépassé. À cette époque, les trois ports soumis aux règlements de l'AEM étaient les seuls réellement actifs. Depuis, la concurrence des petits ports, où l'AEM n'intervient pas, a mis en évidence la faiblesse des structures des relations de travail à Québec.

Pour assurer l'avenir du port de Québec, il faut revoir de A à Z les conditions de travail dans le port pour qu'on y retrouve la souplesse désormais indispensable à des rendements compétitifs.

De plus, il faudrait réduire les coûts administratifs de l'Association des employeurs maritimes à Québec de 600 000$ pour déployer 110 débardeurs.

La Société du Port de Québec est de loin le plus gros investisseur dans l'industrie portuaire. Par nature, il s'agit d'un investisseur captif, alors que les autres partenaires sont plus mobiles. Pourtant, le système actuel ne laisse aucune place au port pour intervenir dans le dossier de la main–d'oeuvre, alors que ce dossier est capital au chapitre des coûts de passage dans le port.

[*Translation*]

If local port corporations could operate without the constraints imposed by the Canadian Ports Corporation structure, we would have a system that would mostly resemble a management model minus the Crown's national facilities.

The situation of administrative dependence on Ports Canada leads to some handicaps. Quebec's direct contribution was approximately $800,000 in 1994, about 6% of the total operating costs of the port.

The artificial obligation to maintain a Ports Canada police service costs a million dollars, whereas it would be possible to set up a service which would probably be more efficient, at half the cost, by joining with a municipality.

By directly operating certain divisional ports, Ports Canada is in direct competition with the local port corporations, particularly on the St. Lawrence, where there are three divisional ports.

Finally, the added bureaucratic step imposed by Ports Canada's presence uselessly prolongs the deadlines for approval of projects presented to the Governor in Council.

It should also be mentioned that American competition has better financial support than the most independent of Canadian ports, be they local port corporations or port commissions.

One of the problems tied to the commercialization or privatization of major national ports is ensuring that they're able to finance the construction or restoration of installations.

As to necessary improvements, in the Quebec Port Corporation's opinion, there are three things to correct before commercializing the most important ports further.

First of all, the problem of the competitiveness of the workforce in ports under the supervision of the Association of Maritime Employers must absolutely be addressed.

Presently, it costs much more per ton to load general cargo in Quebec rather than in neighbouring ports which do not have an archaic industrial relations system.

The system set up by the federal Parliament, at the beginning of the 70s, is now out of date. At the time, the three ports under AEM regulations were the only really active ones. Since then, the competition of small ports, where the AEM doesn't come in, has shown up the weakness of industrial relations structures in Quebec.

To ensure the future of the Port of Quebec, we must totally reexamine the working conditions in the port in order to find that flexibility which is now essential for competitive returns.

Moreover, administrative costs of the Association of Maritime Employers in Quebec City must be cut, as it costs $600,000 to deploy 110 stevedores.

The Quebec Port Corporation is far and away the biggest investor in the port industry. It is by nature a captive investor, whereas the other partners are more mobile. However, the present system doesn't give the port the opportunity to intervene in labour matters, when these matters have a major influence on passage rates in the port.

[*Texte*]

Deuxièmement, il faut s'assurer d'une qualité d'infrastructure adéquate. Les ports du Saint–Laurent, celui de Québec en particulier, sont les plus vieux au Canada. Certains quais ont plus de 100 ans et doivent être restaurés ou abandonnés.

Pour pouvoir mettre en place un système totalement commercial de gestion portuaire, il faudrait s'assurer d'avoir en partant une qualité d'infrastructure qui permette une planification à long terme des investissements à faire.

• 0925

Sauf pour les quais dédiés avec des millions de tonnes captives, les tarifs compétitifs ne permettent pas le financement des quais neufs ou restaurés. Au cours des dix dernières années, comme le disait M. Paquet, le Port de Québec a retourné au gouvernement fédéral 33 millions de dollars, à même nos liquidités qui étaient disponibles pour la restauration de nos plus vieux quais.

Troisièmement, il importe aussi d'assurer la desserte intermodale des sites portuaires d'importance nationale. Il faudrait avoir en place des mesures pour faire en sorte que les communautés locales n'en viennent pas à fermer les accès aux terminaux portuaires, que ce soit pour les chemins de fer ou pour les véhicules routiers lourds. Le gouvernement fédéral devrait s'engager à protéger l'accès ferroviaire et routier aux ports d'intérêt national.

Un projet de changement majeur du système portuaire canadien nécessite qu'on tienne compte de l'impact qu'aurait cette formule sur la capacité des ports canadiens à concurrencer les ports américains qui ont la possibilité d'obtenir des subventions gouvernementales, et ainsi de réduire leur tarification et d'attirer les marchandises qui transitent actuellement chez nous.

Le gouvernement canadien a–t–il l'intention de conserver des infrastructures de transport adéquates pour répondre aux besoins du marché canadien? Serait–il prêt à courir le risque de voir ses ports fermés et de devoir exporter ses denrées à travers des ports américains? Voilà qui conclut notre rapide survol des questions portuaires.

Nous avons maintenant un court passage sur le pilotage.

Dans l'analyse du système de pilotage, il est nécessaire de se rappeler deux facteurs primordiaux qui ne devraient jamais, mais jamais quitter notre esprit. Nous devons assurer la sécurité des biens et des personnes, et cette obligation a un prix. D'autre part, l'environnement naturel doit être protégé de façon efficace. De plus, il convient de rappeler que le Saint–Laurent présente des conditions de navigation fort différentes de celles qu'on trouve ailleurs. En effet, les marées, le mouvement des glaces et les vents sont particulièrement complexes et nécessitent l'intervention d'experts en navigation sur ce segment du fleuve.

Beaucoup de navires qui fréquentent le Saint–Laurent ont des équipages qui connaissent fort peu le Saint–Laurent et les pilotes ont toujours prêté efficacement assistance à ces navires. Quels que soient les équipements techniques à la disposition des équipages, nous ne pouvons négliger le facteur humain. Le pilotage est une assurance pour la sécurité de la navigation.

Au chapitre de la Voie maritime, nous avons présenté notre proposition devant le Sous–comité sur l'avenir de la Voie maritime, qui était présidé par M. Joe Comuzzi.

[*Traduction*]

Secondly, the installations must be of adequate quality. The St. Lawrence ports, Quebec's in particular, are the oldest in Canada. Some docks are more than 100 years old and must be restored or abandoned.

In order to set up a totally commercial port management system, there must be installations of a quality that allows for long–term planning of investments.

Apart from dedicated wharves with millions of captive tons, competitive rates do not permit financing new or restored wharves. Over the last 10 years, as Mr. Paquet was saying, the Port of Quebec has given $33 million back to the federal government, from our liquid assets put aside for the restoration of our oldest wharves.

Thirdly, the intermodal service of national port sites must be ensured. Measures should be taken to ensure that local communities don't close off access to port terminals, either for trains or for heavy motor vehicles. The federal government must commit to protecting railway and road access to national ports.

A project for major changes to Canada's port system needs to consider the impact of this formula on Canadian ports' ability to compete with American ports, which have access to government subsidies, and hence can reduce their rates and attract merchandise that presently transits through our ports.

Does the Canadian government intend to maintain adequate transport installations to meet the needs of the Canadian market? Is it ready to run the risk of seeing its ports closed and of having to export its commodities through American ports? That concludes our quick overview of port matters.

Now for a brief commentary on pilotage.

When analysing the pilotage system, we should never ever forget two main factors. We must ensure the security of goods and people, and that obligation comes with a price. We must also efficiently protect the natural environment. Moreover, we must not forget that the St. Lawrence's navigation conditions are very different from those found elsewhere. The tides, ice movement and the winds are particularly complex and mean that experts in navigation must be called on for that part of the river.

Many ships on the St. Lawrence have crews that do not know the St. Lawrence very well, and pilots have always helped these ships in an efficient manner. Whatever the technical equipment available to crews, we must remember the human factor. Pilotage can ensure safety in navigation.

As to the Seaway, we presented our proposal to the Sub–Committee on the future of the Seaway, which was chaired by Mr. Joe Comuzzi.

[*Text*]

Le Saint-Laurent est la porte d'entrée privilégiée jusqu'au coeur industriel et agricole du continent. Le réseau d'écluses et la navigation jusqu'aux Grands Lacs sont à la base du rôle continental du Port de Québec. Par exemple, le Port de Québec permet aux agriculteurs canadiens d'exporter leurs céréales sur le marché de l'Atlantique. De plus, il sert de point de transbordement de 750 000 tonnes de minerai de fer à destination des aciéries américaines. Ces mouvements permettent de réduire les coûts de transport des expéditeurs canadiens en assurant des volumes importants dans les deux sens. Les discussions que nous avons eues avec nos clients américains nous indiquent qu'ils ont une vision claire du rôle moteur de développement économique de la Voie maritime du Saint-Laurent.

J'aborderai maintenant la question de la Garde côtière. Québec est la centrale des services de la Garde côtière pour la région des Laurentides. Les services de base de la Garde côtière sont appréciés et nécessaires. Une fois que la Garde côtière aura précisé, avec l'industrie, les services essentiels pour le commerce maritime et qu'elle en aura contrôlé—je dis bien contrôlé—les coûts avec la même rigueur que l'entreprise privée, il sera possible d'examiner une procédure de recouvrement des coûts.

Toutefois, il est important d'assurer l'équité dans ce processus, notamment entre les types d'usagers—commerce, plaisance, pêche, riverains—dans les régions du pays et entre les modes de transport maritime, routier et ferroviaire. De plus, toute formule devrait, au préalable, faire l'objet d'un examen minutieux au chapitre de la compétitivité des ports canadiens vis-à-vis des ports américains.

Au nom de la Société du port de Québec, je vous remercie de nous avoir invités à vous présenter ces quelques mots.

• 0930

M. Paquet: Merci, monsieur le président, de votre attention. C'était un résumé de la position du Port de Québec dans le cadre du travail que vous avez à faire. L'original de notre rapport a été déposé auprès du greffier du Comité, et mes collègues seront heureux de répondre à toutes les questions qui pourraient vous venir à l'esprit.

The Chairman: Mr. Paquet and Mr. Gaudreault, we appreciate your coming to this committee and giving us your presentation. It was very thorough and comprehensive, and we appreciate that.

We will move on to questioning from my colleagues in the usual manner.

Michel Guimond.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Merci, messieurs, pour votre présentation.

Monsieur Gaudreault, M. Comuzzi et moi sommes allés au Port de Québec en mai ou juin pour les audiences sur l'avenir de la Voie maritime du Saint-Laurent. À ce moment-là, vous aviez exposé en gros les mêmes points. Les choses n'ont peut-être évolué en quelques mois et les points perdurent depuis un certain nombre d'années, j'en suis persuadé.

La semaine dernière, M. Masters a témoigné devant le Comité permanent des transports. Je ne sais pas si vous l'avez appris. Je lui ai fait part de commentaires qui sortaient de votre bouche, à savoir que la compétitivité ou la rentabilité du Port de

[*Translation*]

The St. Lawrence is a favoured point of entry into the industrial and agricultural heart of the continent. The network of locks, and the navigation to the Great Lakes, are the basis for the continental role of the Port of Quebec. For example, thanks to the Port of Quebec, Canadian farmers can export their grain to the Atlantic market. Moreover, transshipment of 750,000 tons of iron ore destined for American steel mills occurs at the port. These movements mean Canadian shippers' transportation costs can be reduced, by ensuring significant volumes in both directions. Discussions we've had with our American customers show that they have a clear vision of the key role in economic development of the St. Lawrence Seaway.

I will now move on to the Coast Guard issue. Quebec City is the centre of Coast Guard services for the Laurentian area. The Coast Guard's basic services are appreciated and necessary. Once the Coast Guard has specified, with industry, those services essential for marine trade and once it has controlled—and I did say controlled—the costs as rigorously as the private sector, it will be possible to look into cost recovery measures.

However, it is important to ensure fairness in this process, particularly between the types of users—trade, boating, fishing, riverside residents—in the region, and between sea, road and railway transport. Moreover, any formula must first be carefully examined as to Canadian ports' competitiveness vis-à-vis American ports.

On behalf of the Quebec Port Corporation, I'd like to thank you for asking us to present these few thoughts.

Mr. Paquet: Thank you, Mr. Chairman, for your attention. That summed up the Port of Quebec's position relative to the work you are undertaking. The original version of our brief was filed with the clerk of the committee, and my colleagues would be pleased to answer any questions you might have.

Le président: Monsieur Paquet et monsieur Gaudreault, nous apprécions le fait que vous soyez venus à ce Comité, ainsi que votre exposé. C'était très complet et très rigoureux, et nous l'apprécions.

Nous allons maintenant passer aux questions de mes collègues, de la façon habituelle.

Michel Guimond.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Thank you, gentlemen, for your presentation.

Mr. Gaudreault, Mr. Comuzzi and I went to the Port of Quebec in May or June for the hearings on the future of the St. Lawrence Seaway. At that time, you explained the same points, more or less. Perhaps things haven't changed in the last few months and those points have persisted over the last few years, I'm sure.

Last week, Mr. Masters testified before the Standing Committee on Transport. I don't know if you knew. I told him of your comments, which were that the competitiveness or profitability of the Port of Quebec were affected, amongst other

[*Texte*]

Québec était affectée entre autres par les frais d'administration ou ce que les comptables appellent l'*overhead* payé à Ports Canada. J'ai aussi questionné M. Masters sur le train de vie somptuaire des gens de Ports Canada.

Dans la même foulée, monsieur Gaudreault, qui paie les taxes municipales pour l'élévateur de Bunge?

M. Gaudreault: C'est Bunge qui paie ses propres taxes, monsieur Guimond.

M. Guimond: Bunge paie ses propres taxes?

M. Gaudreault: Tous les utilisateurs du Port de Québec paient des taxes à la ville de Québec ou à la ville de Beauport.

M. Guimond: À qui appartient l'élévateur?

M. Gaudreault: L'élévateur appartient au Port de Québec. Il est loué à long terme à Bunge, mais c'est la compagnie Bunge qui paie les taxes municipales.

M. Guimond: Étant donné que l'élévateur appartient au Port de Québec, après avoir fait des investissements ces dernières années, que l'on parle du revêtement extérieur, qui a amélioré le coup d'oeil, soit dit en passant, ou des installations de vannage qu'on a eu l'occasion de visiter avec M. St–Onge, avez–vous tenté de renégocier le bail avec Bunge?

M. Gaudreault: Le bail qu'on a avec Bunge, au point de vue affaires, est un excellent bail. Vous savez qu'avant que la compagnie Bunge prenne la charge des élévateurs à grain, monsieur Guimond, on perdait de l'argent avec les élévateurs à grain au Port de Québec.

Depuis la venue de Bunge, les gens ont fait ce qu'on appelle un excellent contrat. Bunge nous paie un loyer de base fixe chaque année et, au–delà d'un certain nombre de boisseaux de grain, on divise l'excédent à 50 p. 100 entre les deux.

Vous savez que le grain, au Port de Québec, nous donnait 40 p. 100 de nos revenus. Qui aurait pensé un jour que la Russie arrêterait d'acheter du grain? Personne ne pouvait prévoir cela. Alors, pour nous, au Port de Québec, le grain représentait 40 p. 100 de notre revenu. On était le port le plus performant dans les exportations de grain sur le Saint–Laurent et, d'un jour à l'autre, on a perdu cela. Personne ne pouvait prévoir cela.

Je peux vous dire que dans les années normales, les revenus que le Port de Québec va chercher avec l'élévateur à grain sont énormes. On peut parler de 5 ou 6 millions de dollars dans les bonnes années, et on n'a pas besoin de reculer bien loin. Reculons à 1991, alors qu'on est allés chercher, au cours d'une année normale, cinq ou six millions de tonnes.

Mais voilà qu'on est frappés durement et que Bunge aussi est frappé durement. Lui aussi fait des pertes énormes, mais on touche quand même présentement le loyer fixe.

M. Guimond: Monsieur Gaudreault, s'il vous plaît, il vaut peut–être mieux ne pas trop entrer dans les détails techniques parce que j'ai d'autres questions intéressantes.

M. Gaudreault: Est–ce que cela répond à votre question?

M. Guimond: Vous me dites que le bail de Bunge est un bail intéressant pour le Port de Québec.

[*Traduction*]

things, by the administration expenses, or what accountants call the overhead paid to Ports Canada. I also asked Mr. Masters about the sumptuous living standards of Ports Canada's personnel.

In the same line, Mr. Gaudreault, who pays the municipal taxes on the Bunge elevator?

Mr. Gaudreault: Bunge pays its own taxes, Mr. Guimond.

Mr. Guimond: Bunge pays its own taxes?

Mr. Gaudreault: All the users of the Port of Quebec pay taxes to the City of Quebec or to the City of Beauport.

Mr. Guimond: Who owns the elevator?

Mr. Gaudreault: The elevator belongs to the Port of Quebec. There is a long–term lease with Bunge, but it is the Bunge company that pays municipal taxes.

Mr. Guimond: Given that the elevator belongs to the Port of Quebec, after making investments these last years—let's say concerning the outside facing, which has improved its apprearance, by the way, or the sluice gate installation that we visited with Mr. St–Onge—have you tried to renegotiate the lease with Bunge?

Mr. Gaudreault: The lease with Bunge, from a business point of view, is an excellent one. You know that before the Bunge company took on the grain elevators, Mr. Guimond, we were losing money on the grain elevators at the Port of Quebec.

Since Bunge, we have what could be termed an excellent contract. Bunge pays us a fixed basic rent each year and, beyond a certain number of bushels of grain, we divide the surplus at fifty–fifty between the two of us.

You know that grain, at the Port of Quebec, meant 40% of our revenues. Who would have thought that one day Russia would stop buying grain? Nobody could have predicted it. So, for us, at the Port of Quebec, grain accounted for 40% of our income. Ours was the most outstanding port in grain exports on the St. Lawrence and, from one day to the next, we lost that. Nobody could've predicted it.

I can tell you that in normal years, the income that the Port of Quebec made with the grain elevator was enormous. It was five to six million dollars in the good years, and we don't have to go back very far. Let's go back to 1991, when during a normal year, five or six million tons came in.

But then we were hit hard and Bunge was also hit hard. It also had huge losses, but we are still getting a fixed rent.

Mr. Guimond: Mr. Gaudreault, please, it might be better not to go into too many technical details because I have other interesting questions to ask.

Mr. Gaudreault: Does that answer your question?

Mr. Guimond: You say that the Bunge lease is a good one for the Port of Quebec.

[*Text*]

M. Gaudreault: C'est un bail excellent. Je pense qu'on est privilégiés d'avoir un bail comme celui–là avec Bunge.

M. Guimond: Vous êtes d'accord avec moi que Ports Canada semble diverger d'opinion. J'ai en mains une lettre datée le 29 mars 1994 signée par Arnold Masters, dans laquelle il vous cite. Je cite Masters qui vous écrit à vous, à la page 3:

> En ce qui a trait à vos revenus provenant du grain, nous sommes très inquiets de ce recul et du fait qu'en vertu de la formule négociée avec Bunge, ces revenus ne pourront probablement être recouvrés au cours des trois prochaines années. De façon générale, nous ne savons toujours pas si le port a optimisé l'établissement des prix pour un effet positif maximal provenant d'autres sources de trafic et de revenus.

• 0935

M. Gaudreault: Je pense que M. Masters est plein de «baloney». D'abord, en bon gars d'affaires, je vais vous dire la raison pour laquelle on a installé des infrastructures de nettoyage à grain dans le port de Québec. C'est parce qu'on avait d'excellentes relations avec la Commission canadienne des grains. On savait que dans le Saint–Laurent, quelqu'un qui possédait un élévateur voulait investir dans le nettoyage des grains. Il n'y avait de la place que pour une entreprise et, étant donné que nous étions leader sur le Saint–Laurent, le message a été passé et on a pu doter un élévateur à grains d'infrastructures de nettoyage. Celui–ci se trouve dans le Port de Québec. Je peux vous dire que nous avons réussi à intéresser Bunge et que c'est la première fois que l'entreprise privée se joint au gouvernement fédéral pour mettre de l'argent dans un tel projet. Bunge en a payé la moitié et, bien que cela ait été un peu difficile au début, nous ne le regrettons pas. Je pense que c'est un investissement fort important pour le Canada.

Québec constitue la deuxième porte, et la seule autre porte de sortie des grains au Canada. S'il arrivait n'importe quoi au niveau de la Voie maritime du Saint–Laurent, si, comme dans le passé, la Voie était fermée pendant 40 jours et qu'un client voulait exporter du grain, il n'y aurait pas d'autre moyen de sortie que la voie ferrée. De plus, le Port de Québec pourra nettoyer les grains sur le port, ainsi que chez le fermier canadien.

D'autre part, monsieur Guimond, en construisant cet appareil de nettoyage des grains, de lavage des grains, on permet aux fermiers canadiens d'économiser 5$ la tonne. Présentement, c'est notre problème. On envoie du grain dans l'Ouest canadien et on veut que vous nous donniez notre juste part du grain qui est exporté au Canada. On ne veut pas avoir des subventions du gouvernement fédéral. Si vous envoyez le grain à Québec, nous allons en vivre et nous allons même pouvoir envoyer de l'argent à Ottawa. Ce qu'il nous faut, c'est du grain.

Nous avons tous les équipements, nous sommes prêts et les fermiers sont dans l'Ouest canadien. L'équipement est à Québec et, quand le marché de l'Est va revenir, nous serons les plus forts dans le Saint–Laurent et nous serons prêts à faire face à la concurrence.

M. Guimond: Monsieur Gaudreault, je constate que, régulièrement, dans vos propos, que ce soit lors de la remise de la Canne à pommeau d'or, en janvier, ou encore dernièrement, ou même il y a quelques instants, vous faites état des conditions

[*Translation*]

Mr. Gaudreault: It's an excellent lease. I think we are privileged to have such a lease with Bunge.

Mr. Guimond: You agree with me that Ports Canada seems to have a different opinion. I have a letter in hand dated March 29 1994 signed by Arnold Masters, where he quotes you. I quote Masters writing to you, on page 3:

> Concerning our grain income, we are very concerned about the loss and by the fact that pursuant to the formula negotiated with Bunge, that income will probably not be recovered over the next three years. On the whole, we still don't know if the port has optimized price setting for a maximum positive effect coming from other trafic and income sources.

Mr. Gaudreault: I think Mr. Masters is full of baloney. First of all, as a good businessman, I'll tell you why we installed grain cleaning facilities in the Port of Quebec. It's because we had excellent relations with the Canadian Grain Commission. We knew that on the St. Lawrence, somebody who owned an elevator wanted to invest in the cleaning of grain. There was only room for one business and, given that we were the leaders on the St. Lawrence, the message got around and we were able to provide cleaning facilities for a grain elevator. That elevator is in the Port of Quebec. I can tell you we managed to interest Bunge and that it's the first time that a private business has associated with the federal government to put money into such a project. Bunge paid half and, even if it was a bit difficult at first, we don't regret it. I think it's a very important investment for Canada.

Quebec is the second point, and the only other point of exit for grain in Canada. If something happened to the St. Lawrence Seaway, if, as in the past, the Seaway was closed for 40 days and a customer wanted to export grain, the only way out would be the railway. Moreover, the Port of Quebec could clean grain in the port, as well as on Canadian farmers.

What's more, Mr. Guimond, building this grain cleaning apparatus means that Canadian farmers will save $5 per ton. Presently, that's our problem. We send grain to the Canadian West and we want you to give us our fair share of grain exports. We don't want federal government subsidies. If you send the grain to Quebec, we'll live on it and we'll even be able to send money back to Ottawa. What we need is grain.

We have all the equipment, we are ready and the farmers are ready in the Canadian West. The equipment is in Quebec and, when the Eastern market comes back, we'll be the strongest on the St. Lawrence and we'll be ready to face competition.

Mr. Guimond: Mr. Gaudreault, I've noticed that, in all your comments, whether at the presentation of the golden Cane, in January, or lately, even a few seconds ago, you speak of the dockers' working conditions. This year, for the first time,

[*Texte*]

de travail des débardeurs. Je voudrais vous dire que cette année, pour la première fois, j'ai remarqué que, lors de la conférence de presse de la Canne à pommeau d'or, vous n'avez pas mentionné le tonnage du Port de Québec pour 1994.

M. Gaudreault: Si, on l'a mentionné. On a dit qu'on ferait tout près de 16 millions de tonnes et effectivement, c'est ce qu'on a fait. Dans le grain, c'était formidable.

M. Guimond: En 1994, on en a fait 16 millions de tonnes?

M. Gaudreault: Oui, 16 millions, monsieur Guimond.

M. Guimond: Dans la même foulée, on sait que la compétition peut encourager et peut être bénéfique pour les armateurs. N'est–il pas vrai que Logistec s'est déjà plaint auprès de Transports Canada du fait que le Port de Québec favorisait une compagnie d'arrimage au détriment d'une autre? Est–ce que c'est déjà arrivé?

M. Gaudreault: Vous savez, monsieur Guimond, en affaires, il faut écouter ce que les gens disent, et je peux vous dire que Logistec, au Port de Québec, est traité de la même façon que tous les autres clients. C'est de la foutaise. Ensuite, la Compagnie d'arrimage de Québec a 90 p. 100 des transactions du Port de Québec alors que Logistec en a à peine 8 p. 100.

En affaires, monsieur Guimond, comment traitez–vous un gars qui vous donne 90 p. 100 des transactions? Certainement avec un peu plus d'attention. Mais tous les clients au Port de Québec sont traités de la même façon; tout le monde est traité de la même façon. Qu'ils m'amènent des affaires et ils vont être traités comme tous les autres.

M. Guimond: Est–ce que le projet de loi C–67 concernant l'abolition de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest pourrait aider le port? On sait fort bien que le projet de loi favorisait le transbordement du grain vers le port de Vancouver, entre autres.

M. Gaudreault: Je ne suis pas un expert à ce sujet, parce que c'est compliqué. Mais 50 p. 100 des experts disent oui et 50 p. 100 disent non. Il est bien certain que les grains sont subventionnés jusque dans l'Ouest canadien, alors que les nôtres ne sont subventionnés que jusqu'à Thunder Bay.

Au gouvernement, on disait qu'il fallait être juste avec tout le monde. Il faudrait subventionner le grain à partir de Thunder Bay jusqu'à Québec pour que cela soit équitable avec les ports de l'Ouest canadien. Présentement, la formule n'est pas équitable, car le grain est subventionné jusqu'à Thunder Bay. Cela désavantage les fermiers canadiens qui prennent la voie de l'Ouest canadien.

Autrefois, on avait 60 p. 100 des exportations du grain au Canada, alors qu'on n'en a plus que 30 p. 100 et bien difficilement. Tout s'en va dans l'Ouest canadien. Il est donc certain que la formule doit être repensée. Toute formule qui amènera une diminution des coûts du fermier vers l'Est va certainement aider les élévateurs à grain du Saint–Laurent.

• 0940

I will come back.

The Chairman: Mr. Guimond, your time has expired.

Mr. Gouk, please.

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): I had a chance to view a bit of the port, too, last summer. I've seen some of the problems you mention today.

[*Traduction*]

I've noticed that, during the press conference at the golden Cane ceremonies, you didn't mention the tonnage of the Port of Quebec for 1994.

Mr. Gaudreault: Yes, we mentioned it. We said there'd be about 16 million tons and that's what occurred. Grain was marvellous.

Mr. Guimond: In 1994, there were 16 million tons?

Mr. Gaudreault: Yes, 16 million, Mr. Guimond.

Mr. Guimond: Along the same lines, we know that competition can encourage and even be beneficial to ship operators. Is it not true that Logistec complained to Transport Canada about the fact that the Port of Quebec favoured one stevedoring company over another? Has that already happened?

Mr. Gaudreault: You know, Mr. Guimond, in business, you have to listen to what people say, and I can tell you that Logistec, at the Port of Quebec, is treated the same way as all the other customers. That's ridiculous. Furthermore, the Quebec stevedoring company handles 90% of transactions at the Port of Quebec, whereas Logistec barely does 8%.

In business, Mr. Guimond, how do you treat a guy who gives you 90% of his transactions? Certainly with a little more care. But all the customers of the Port of Quebec are treated the same way; everybody is treated the same way. If they bring me business, they'll be treated the same as the others.

Mr. Guimond: Could Bill C–67, concerning the repeal of the Western Grain Transportation Act, help the port? We know very well that the bill favoured the transshipment of grain towards the Port of Vancouver, among others.

Mr. Gaudreault: I'm not an expert on that topic, because it's complicated. But 50% of experts say yes and 50% say no. Obviously, grain is subsidized till western Canada, whereas ours is only subsidized up until Thunder Bay.

In government, it was said to be necessary to be fair with everybody. Grain would have to be subsidized from Thunder Bay to Quebec to put us on the same footing as the ports in western Canada. Presently, the formula isn't fair, because the grain is subsidized till Thunder Bay. That is to the disadvantage of Canadian farmers who take the western Canadian route.

Before, we had 60% of Canadian grain exports, whereas we now have barely 30%. Everything is going to the Canadian west. Therefore, the formula must be reworked. Any formula that brings about a reduction in costs to the farmer going East will certainly help grain elevators on the St. Lawrence.

Nous reviendrons là–dessus.

Le président: Monsieur Guimond, votre temps est écoulé.

Monsieur Gouk, vous avez la parole.

M. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): Moi aussi, j'ai eu l'occasion de visiter un peu le port l'été dernier. J'ai constaté de visu les problèmes sur lesquels vous avez attiré notre attention aujourd'hui.

[*Text*]

I'd like to clear up a couple of things. You mentioned the $35 million in dividends you paid to the government, as the shareholder. During that same period of time, what loan forgiveness was there from the federal government to the port?

Mr. Alexis Ségal (Director, Commercial Affairs, Quebec Port Corporation): The loan forgiveness was before 1984. In fact, we had a loan forgiveness of $100 million. But from 1984 to 1995 we gave back to the government $33 million as a cash grant.

Mr. Gouk: But do you have government loans outstanding on the books right now?

Mr. Gaudreault: No, sir.

Mr. Gouk: No loans right now. So those were cleared off as of 1984.

Mr. Gaudreault: Before we became a local port authority, everything was cleaned up, and since then we have returned $33 million.

On devrait peut–être répondre en français parce qu'il y a un système d'interprétation.

The Chairman: Whatever you're comfortable with. We have our—

Mr. Gaudreault: We are comfortable in the two languages.

The Chairman: The federal government has translation, which costs us a fortune. We'll use it—

Mr. Gouk: You judge for yourself. I don't speak any French, but I still get everything you say in English.

M. Gaudreault: Il serait peut–être bon pour la salle qu'on parle en français étant donné qu'on a un système de traduction efficace; on peut aussi vous répondre en anglais si vous le préférez.

Mr. Gouk: No, that's fine. It works just as well this way.

I certainly know what your attitude is towards Mr. Masters. We've heard quite of bit of him on that.

About the Canada Ports Corporation, what do you see as the role of that organization, if any, in an ideal situation in the future?

Mr. Gaudreault: I'm not against Ports Canada. The Port of Quebec thinks we should have some kind of Canadian. . .because I'm deeply, right in my bones, a Canadian, I think we should have some sort of maritime Canadian system. There's no question about that; we're Canadian. So we have to have a body in Ottawa that's going to guide. But we need more. . .

Je voulais répondre en français. Excusez–moi. On veut une politique maritime canadienne, et on a besoin de quelqu'un à Ottawa à qui l'on pourra présenter nos plans d'entreprises, nos budgets. Ce serait un genre de secrétariat général des ports canadiens. Mais on ne veut pas d'ingérence de Ports Canada dans nos *day–to–day operations*. C'est cela qu'on ne veut pas. Et on ne veut pas payer 800 000$ par année à Ports Canada quand on n'en a pas besoin. On ne veut pas non plus payer 1

[*Translation*]

J'aimerais obtenir des précisions sur deux ou trois points. Vous avez dit avoir versé au gouvernement, en tant qu'actionnaire, des dividendes de 35 millions de dollars. Au cours de la même période, à combien s'est élevée la remise de dette qui a été consentie au port par le gouvernement fédéral?

M. Alexis Ségal (directeur, Commercialisation, Société du port de Québec): La remise de dette a eu lieu avant 1984. Elle s'élevait à 100 millions de dollars. De 1984 à 1995, nous avons cependant versé au gouvernement une subvention en espèces de 33 millions de dollars.

M. Gouk: Devez–vous toujours de l'argent au gouvernement?

M. Gaudreault: Non, monsieur.

M. Gouk: Pas un sou. Vous avez donc complètement réglé votre dette en 1984.

M. Gaudreault: Cela s'est fait avant que nous ne devenions une autorité portuaire locale, et depuis lors, nous avons versé 33 millions de dollars au gouvernement.

May be we should be answering your questions in French since interpretation is provided.

Le président: Répondez aux questions dans la langue dans laquelle vous êtes le plus à l'aise. Nous avons nos. . .

M. Gaudreault: Nous sommes à l'aise dans les deux langues.

Le président: Le gouvernement fédéral a ses propres services d'interprétation qui lui coûtent une fortune. Aussi bien s'en servir. . .

M. Gouk: Jugez par vous–même. Je ne parle pas français, mais je vous comprends parfaitement grâce aux interprètes.

Mr. Goudreault: May be it would be better for our audience that we speak in French since we can rely on the English interpretation. We can also answer in English if you prefer.

M. Gouk: Je ne vois pas d'inconvénient à ce que vous me répondiez en français, car je vous comprends parfaitement grâce aux interprètes.

Je sais parfaitement ce que vous pensez de M. Masters. Il nous a renseigné à fond là–dessus.

À votre avis, quel devrait être le rôle futur idéal de la Société canadienne des ports?

M. Gaudreault: Je ne suis pas un ennemi de la Société canadienne des ports. Le port de Québec pense qu'il serait bon qu'il y ait un réseau maritime canadien, et moi je le pense d'autant plus que je suis Canadien jusqu'à la moelle. Cela ne fait aucun doute : nous sommes Canadiens. Nous sommes donc favorables à l'existence à Ottawa d'un organisme chargé d'établir des politiques dans le domaine maritime. Mais ce dont nous avons surtout besoin. . .

I wanted to answer in French. We want a Canadian maritime policy and we need someone in Ottawa to whom we can submit our business plans and our budgets. It could be a type of general secretariat for Canadian ports. But we don't want Ports Canada to interfere in our day–to–day operations. We want to avoid that at all costs. And we don't want to pay $800,000 per year to Ports Canada for nothing either. Neither do we want to pay $1 million to Ports Canada's police when we

[*Texte*]

million de dollars pour la police de Ports Canada quand on n'en a pas besoin, parce que c'est la différence entre faire de l'argent et en perdre. C'est ça qui est important.

Mr. Gouk: You also mentioned you want some way to get a fair share of Canadian grain.

Mr. Gaudreault: Yes, sir.

Mr. Gouk: What mechanism can you see to establish what is a fair share?

M. Gaudreault: Écoutez, on ne contrôle pas les exportations. Essayez de planifier un budget, monsieur Gouk, quand vous ne contrôlez pas 40 p. 100 de vos revenus et quand vous ne contrôlez pas 40 p. 100 de vos dépenses. Le grain, ce n'est pas nous qui le contrôlons, mais la Commission canadienne des grains.

C'est sûr qu'il y aura une décision. Il faut que ce soit une décision du gouvernement du Canada pour ne pas qu'on laisse se refermer la seule autre porte de sortie du grain au Canada. Il faut qu'on soit équitable. Trouvez des formules. Les ports du Saint–Laurent ont besoin de grain. On ne veut pas de subventions, d'autant plus que vous n'avez plus d'argent. Ce qu'on veut, c'est du grain. Si vous nous envoyez du grain, nous allons faire de l'argent; tout le monde va vivre, on va pouvoir réparer nos vieux quais, et on pourra même vous retourner de l'argent.

C'est ce qu'on veut, du grain. Trouvez la formule. Et il faut trouver de nouveaux marchés. Il faut retourner en Iraq et en Afrique. Il faut y retourner en attendant que la Russie revienne. Il ne faut pas déposer tous nos oeufs dans le même panier, qui est maintenant dans l'Ouest canadien. C'est une erreur que de négliger le Saint–Laurent, la seule autre porte de sortie du Canada pour les grains. C'est une erreur, à mon avis.

Mr. Gouk: When you talk about grain allocation, though, do you see some change in the role of the Wheat Board as necessary for the viability of ports such as Quebec?

• 0945

M. Gaudreault: Bien sûr, c'est difficile au Port de Québec; nous avons de bonnes relations avec la Commission canadienne des grains, mais le marché, ce n'est pas nous qui le contrôlons. Le Canada devra prendre une décision à l'égard de sa politique d'exportation des grains. Celle–ci ne peut pas venir du Port de Québec. Comme nous sommes le client, il nous est difficile de dicter cette politique. Il nous faut entretenir de bonnes relations avec la Commission canadienne des grains. Les gens viennent ici et ils nous rencontrent. On ne veut pas seulement des gens, mais aussi des tonnes de grain. Alex aimerait peut–être vous donner certains chiffres sur notre part de grain ici.

M. Ségal: Voici juste un exemple. Quand on regarde le mouvement des grains d'un oeil financier, la Commission canadienne du blé prend la bonne décision, celle de l'expédier par l'Ouest, parce que c'est là que se trouve le meilleur retour pour les fermiers. C'est le mandat de la Commission.

Cependant, on a exporté un million de tonnes au Brésil via l'Ouest. C'est–à–dire que le blé part des Prairies, va à Vancouver, descend le Pacifique, prend la direction de Panama, traverse le golfe du Mexique, puis s'en va au Brésil alors que

[*Traduction*]

don't need it because what we are interested in doing is making money, not losing it. That is the bottom line.

M. Gouk: Vous voulez aussi votre juste part du trafic du grain au Canada.

M. Gaudreault: Oui, monsieur.

M. Gouk: Selon vous, qui pourrait établir cette juste part?

Mr. Gaudreault: We don't control exports. Try to set up a budget, Mr. Gouk, when you don't control 40% of your revenues and 40% of your expenses. The grain traffic is controlled by the Canadian Grain Commission and not us.

A decision must obviously be taken. The government of Canada must take whatever steps are necessary to ensure that the only other exit point for grain in Canada does not close down. We must get a fair share of Canadian grain. You must find a suitable formula. The St. Lawrence ports need Canadian grain. We don't want grants and furthermore, the government doesn't have any money to hand out. What we want, is grain. If you send some grain our way, we will make money. We will profit, we will be able to repair our old docks and we will even be able to pay dividends to the government.

What we want is grain. Find a suitable formula. We must also find new markets. We must regain our share of the Iraqi and African markets until we can have access once again to the Russian market. We can't put all our eggs in the same basket, in western Canada. It is a mistake to neglect the St. Lawrence, the only other exit port for Canadian grain. I think it is a mistake.

M. Gouk: En ce qui touche la distribution du grain, pensez–vous que la viabilité des ports comme celui de Québec passe par une modification du rôle de la Commission canadienne du blé?

Mr. Gaudreault: Ports like Quebec are obviously in a difficult situation. We get along very well with the Canadian Grain Commission, but we don't control the market. The Canadian government will have to make a decision concerning its grain export policy. We can't make that decision. Since we are the client, we can't tell the purchaser what its policy should be. We have to be in good terms with the Canadian Grain Commission. We meet with the Commission's officers. But that's not enough, what we want are tons of grain. Maybe Alex could give you some numbers concerning our share of the grain.

Mr. Ségal: Let me give you an example. From a financial point of view, the Canadian Wheat Board has made the right decision concerning the grain traffic, that is to send it through the West because that is what is more profitable for the farmers. The Commission is only following its mandate.

However, one million tons of grain was exported to Brazil through the West. That means the wheat goes from the Prairies to Vancouver, along the Pacific, goes to Panama, crosses the Gulf of Mexico, then arrives in Brazil. The Quebec–Brazil route

[*Text*]

tout ce qu'il a à faire, c'est le trajet Québec–Brésil. En termes économiques, cela n'a pas de sens. En termes financiers, oui, parce que le système actuel subventionne entre autres le transport ferroviaire jusqu'au port d'exportation dans l'Ouest, mais ne subventionne le transport des grains que jusqu'au port de transbordement de Thunder Bay dans l'Est; cela crée un déséquilibre.

La Commission canadienne du blé assume son mandat actuel, à mon avis, de façon efficace. C'est–à–dire qu'elle donne le plus grand retour possible aux fermiers. Mais les règles du jeu n'étant pas claires économiquement, parce qu'il y a une distorsion entre la réalité financière et la réalité économique, on ne prendra peut–être pas de décisions rationnelles tant que cette distorsion existera. Il y a du grain qui est parti de la côte ouest et qui est allé par exemple au Venezuela; il y en a qui est allé jusqu'en Roumanie.

Quand on regarde le globe terrestre, cela n'a pas de sens de partir de la Saskatchewan pour aller en Roumanie en passant par Vancouver, par l'Océan Pacifique, par l'Océan Indien, par le canal de Suez, puis de remonter en Roumanie. Il y a un déséquilibre entre la réalité économique et la réalité financière.

Mr. Gouk: Every bit of grain that is sent needs first rail or truck, and then shipping if it's going off the continent. Do you work with the rail companies in trying to package some kind of deal for the farmers or the grain elevator companies?

M. Ségal: Les gens de Bunge vont venir parler tantôt. Ce sont eux qui négocient directement avec les chemins de fer. Il y a toutefois des compagnies de chemin de fer qui ont augmenté le tarif de 8 à 10 p. 100 cette année; nous avons donc perdu presque tous les mouvements d'hiver qu'on devait avoir, parce que la Commission canadienne du blé a bien compris que le ferroviaire n'était pas nécessairement très intéressé à desservir l'Est du pays.

The Chairman: As a supplementary to Mr. Gouk's question, in a perfect world I want to know what the result would be. Has your port corporation calculated, for example, if there was no WGTA to subsidize the movement of wheat west, but given the low cost of ocean–going vessels and what they charge per tonne, and given the commercialized aspect of the whole business that says that the end–user is interested only in the price per tonne and doesn't give a damn whether you're going to put it on a train to there or from boat to here as long as he gets it at so much money. . .? Take away the WGTA or that subsidy; what's your interpretation of where the grain would move given all those factors?

Mr. Gaudreault: Earlier I said that right now the grain is being subsidized until Thunder Bay and from Thunder Bay to Quebec City is paid for by the farmers. That's why we are not competitive. That's why all the routes went west: because going west you're completely subsidized by the WGTA. If you put us on the same level in terms of competitiveness as the west, then we should have more grain coming here. That the grain is going there is a question of the market, but it's also a question of low cost for the farmers.

[*Translation*]

is much shorter. From an economic point of view, it doesn't make any sense. From a financial point of view it does, however, because under the current system, the rail transportation of grain is subsidized up to the export port located in the West while the shipment of grain through the transshipment port of Thunder Bay in the East isn't subsidized. That creates an imbalance.

I believe the Canadian Wheat Board is fulfilling its present mandate efficiently, that is it is ensuring the best possible return for the farmers. But since the rules of the game are not clear from an economic stand point because there is a discrepancy between the financial and the economic side of things, no rational decision can be made. For example, grain was shipped from the West Coast to Venezuela and even to Romania.

When you look at the globe, you see it doesn't make any sense to send grain from Saskatchewan to Romania through Vancouver, the Pacific Ocean, the Indian Ocean and then the Suez Canal. There is an imbalance between the economic and the financial side of things.

M. Gouk: Le transport du grain se fait d'abord par rail ou par camion, et ensuite par bateau s'il est destiné à l'exportation. Vous entendez–vous avec les sociétés ferroviaires sur les conditions à offrir aux agriculteurs ou aux exploitants des silos à grains?

Mr. Ségal: Representatives from Bunge will come and speak to you shortly. They are the ones who negotiate directly with rail companies. This year, certain rail companies have increased their rate by 8% to 10%. That's why we lost almost all our winter traffic, because the Canadian Wheat Board got the message that rail companies were not very interested in the Eastern market.

Le président: Pour faire suite à la question de M. Gouk, je me demande quelle serait la situation idéale. Compte tenu du fait que le transport océanique n'est pas coûteux et que ce qui compte vraiment pour l'acheteur, c'est le prix de la tonne de grain — peu lui importe d'ailleurs si elle est transportée par rail ou par bateau — avez–vous calculé quelle serait l'incidence d'une abrogation de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest? À votre avis, qu'adviendrait–il du trafic du grain si la subvention versée aux termes de cette loi était supprimée?

M. Gaudreault: J'ai dit plus tôt qu'à l'heure actuelle, le transport du grain est subventionné jusqu'à Thunder Bay et que de Thunder Bay à Québec, ce sont les agriculteurs qui paient la note. Voilà pourquoi notre port n'est pas concurrentiel. Voilà aussi pourquoi tout le grain est acheminé vers l'ouest, étant donné que son transport est subventionné en vertu de la LTGO. Pour que nous puissions faire concurrence aux ports de l'ouest à armes égales, plus de grains devraient transiter par nos ports. Si plus de grains transitent par ces ports, c'est le fait du marché, mais aussi parce qu'on donne une subvention aux agriculteurs.

[*Texte*] [*Traduction*]

• 0950

What the Canadian Wheat Board is doing is right. They are looking at their money return. However, we should be using the same tools for the St. Lawrence port.

M. Ségal: Si on abrogeait demain de la Loi sur le transport des grains de l'Ouest, il y aurait certains effets positifs pour le Saint-Laurent. Dans quelle mesure? Cela reste à voir. C'est sûr qu'on ne renversera pas la vapeur et qu'on ne reviendra pas à 60 p. 100 du cargo expédié, mais dans certains *catchment areas* au Manitoba et dans l'est de la Saskatchewan, il sera plus efficace de sortir par le port de Québec que par celui de Vancouver. C'est dans cette distribution de la zone de démarcation où il y a une ligne d'intérêt entre les *catchment areas* que nous irons chercher une plus grande part de marché. Cela dépend aussi du type de grain — blé dur ou blé mou —, des endroits où il est produit et du type d'acheteur.

Mr. Fontana (London East): Thank you, Mr. Paquet, Mr. Gaudreault, Mr. Ségal, et al. for a very good presentation.

With respect to the WGTA, you should note that our government is committed to changing it. Hopefully, that is a positive sign and maybe some of your problems will be solved by this.

I would like to deal with three aspects. One is the new corporate structure. I heard you say clearly that you don't need the paternalistic CPC looking over you. You are a crown corporation. What would you think of being totally independent, totally flexible, and not a crown corporation but another structure where the shareholders might very well be the stakeholders in your business, from the users of the system to the owners and all the people who are involved in the Port of Quebec, as opposed to having a single shareholder, that being the Government of Canada? This would be much like the airport model, but obviously a little bit different, as it should be. What would you think of that ultimate new corporate model?

Mr. Gaudreault: When you have a good model, you don't change it. As a whole, the local port authority works well.

Mr. Fontana: In other words, the crown corporation suits you well as long as we get the CPC off your back?

Mr. Gaudreault: That's right. You understand that very clearly.

Mr. Fontana: Secondly, let me ask you about infrastructure. You indicated that in order for the Port of Quebec to become much more efficient and perhaps even attract more business, you're going to have to invest a lot of money. Looking at your financial statements, I'm happy to see that 1994 is going to be a very good year for you. However, you have lost money in practically each and every one of the ten years I have before me.

I know that you've paid some dividends and we've written off some debt.

How much infrastructure will you need, and where will you get the money to build it? Would you be looking to your shareholder for money? Would you be looking to your customers or users for the money? Can you tell me how much infrastructure money you would require?

La Commission canadienne du blé fait ce qu'elle doit faire. Elle assure le meilleur rendement possible aux agriculteurs. Les ports du Saint-Laurent devraient cependant avoir droit au même traitement que les ports de l'Ouest.

Mr. Ségal: If the Western Grain Transportation Act were repealed tomorrow, it would have a positive impact on the St. Lawrence ports. How great an impact? We aren't sure. It is evident that we are not going to reverse the trend and that we are not going to regain 60% of the cargo, but in certain catchment areas in Manitoba and in eastern Saskatchewan, it would be more efficient to ship the grain through the Port of Quebec than through the Port of Vancouver. It is in those catchment areas served by ports from both coasts that we can increase our share of the market. It all depends of course on the type of grain to be shipped, hard grain or soft grain, where it is produced, and who the buyer is.

M. Fontana (London-Est): Je vous remercie, messieurs Paquet, Gaudreault, Ségal et al. pour votre excellent exposé.

Je vous signale que notre gouvernement s'est engagé à modifier la LTGO. Cela devrait vous réjouir, car peut-être que cela réglera une partie de vos problèmes.

J'aimerais aborder trois questions. La première porte sur la nouvelle structure administrative. Vous avez clairement dit que vous n'avez pas besoin que vos activités soient surveillées par la SCP. Vous êtes une société d'état. Que penseriez-vous d'être totalement indépendant, de ne plus être une société d'état, mais une société commerciale dont les actionnaires pourraient être les divers intervenants de votre domaine, ce qui pourrait aller des usagers du système aux propriétaires du port de Québec et à tous ceux qui sont mêlés de près ou de loin à ces activités? Vous n'auriez plus ainsi un seul actionnaire, soit le gouvernement du Canada. Ce modèle se rapprocherait, avec les aménagements qui s'imposent, à celui des aéroports. Que penseriez-vous de cette nouvelle structure?

M. Gaudreault: Pourquoi changer un modèle qui a fait ses preuves? Dans l'ensemble, l'autorité portuaire locale fonctionne bien.

M. Fontana: Autrement dit, le statut de société d'état vous convient pourvu que la SCP ne vous talonne pas, n'est-ce pas?

M. Gaudreault: C'est juste. Vous nous avez très bien compris.

M. Fontana: Permettez-moi maintenant de vous poser une question au sujet de l'infrastructure. Vous avez dit que pour que le port de Québec devienne plus efficace et augmente peut-être même son chiffre d'affaires, il vous faudrait investir beaucoup d'argent. Vos états financiers laissent espérer que 1994 sera une très bonne année pour vous. Or, votre port a perdu de l'argent au cours de presque chacune des 10 années qu'on voit ici.

Je sais que vous avez versé des dividendes à votre actionnaire et que celui-ci vous a accordé une certaine remise de dette.

Que vous faut-il comme infrastructure et où trouverez-vous l'argent voulu pour financer les travaux nécessaires? Allez-vous vous adresser à votre actionnaire? Allez-vous plutôt vous adresser à vos clients ou à vos usagers? À combien s'élèvent les dépenses en immobilisation que vous comptez engager?

[*Text*]

Mr. Gaudreault: I will summarize those items very clearly for you and show you that our system works well.

Sure, we lost money, but we were also making money. If you look at 1991, a fairly good year for grain, the revenue was much better. Forty percent of our revenue came from grain. From day A to day B we lost our largest customer, so we went down.

We didn't wait for Ottawa to come down here and tell us what to do. We laid off 35% of our personnel and cut 40% of our controllable expenses. We've put ourselves in the driver's seat in anticipation of a turnaround. We've done that in two years, so this year our cashflow is $1.5 million and next year it will be $3.5 million, without any Bunge business. This means that when Bunge will turn around and give us our $5 million to $6 million, we will have plenty of money to reinvest in our infrastructure.

Another thing I must mention is that we had saved some money during the course of the year because we were doing a fairly good job in operating. We put $35 million or $40 million in the bank, but suddenly Ottawa came and grabbed it. That was what we had saved in order to repair our old infrastructure. You have to keep that in mind. Some people in Ottawa say that we are not good administrators at the port of Quebec. We are. You have to keep in mind that you guys cleaned out our cash account. That is very important.

• 0955

Sure, we're going to need some help if we have to build some infrastructure tomorrow morning, but right now we are in the midst of studying our infrastructure with Ports Canada. Next year we will invest, I think, around $2 million or $3 million to get things rolling. Sure, if we had to rebuild all of the wharf here tomorrow morning, we would have to spend $150 million, but we don't have to do that. We'll have to go so much per year if we can afford it.

Mr. Fontana: When you said "you guys", I hope you meant Mr. Wilson and Mr. Mulroney.

Mr. Gaudreault: We certainly did mention it, sir.

Mr. Fontana: You still didn't give me an amount of infrastructure that you would need.

Mr. Gaudreault: If we had to replace our whole infrastructure tomorrow morning—we are the oldest port in Canada—we would have to spend $150 million, but we don't have to do that. We think that by investing $3 million to $6 million per year starting next year, we can replace our aging infrastructure with our own profit. That's why I say, don't send me any money, you don't have any more in Ottawa. Send me some grain and I'll fix my wharf.

Mr. Fontana: We'll see what we can do for you, and then you can invest in your own port.

You said you made some money in 1991 but that you lost money in 1992 and 1993. Hopefully, you're making money in 1994.

[*Translation*]

M. Gaudreault: Je vais vous résumer ces dépenses pour vous montrer que notre système fonctionne bien.

C'est vrai que nous avons perdu de l'argent, mais nous en avons également fait. Prenez 1991, année au cours de laquelle la récolte de grains a été bonne. Nous avons fait des profits. Nous avons tiré 40 p. 100 de nos revenus du grain. Du jour au lendemain, nous avons cependant perdu notre plus important client, et c'est pourquoi notre chiffre d'affaires a chuté.

Nous n'avons pas attendu qu'Ottawa nous dise ce que nous devions faire. Nous avons congédié 35 p. 100 de nos employés et avons réduit de 40 p. 100 nos dépenses non essentielles. Nous avons pris les choses en main, sachant que le vent tournerait. Nous l'avons fait en deux ans. Cette année, notre marge brute d'auto–financement est de 1,5 million de dollars, et l'an prochain, elle sera de 3,5 million de dollars et nous n'aurons même pas fait affaire avec Bunge. Lorsque la société se rétablira, et que nous en tirerons 5 à 6 millions de dollars, nous aurons tout l'argent voulu pour répondre à nos besoins d'infrastructure.

J'aimerais aussi signaler le fait que nous avions mis de côté un peu d'argent au cours de l'année parce que nous avions un surplus d'exploitation. Nous avons mis 35 ou 40 millions de dollars à la banque dont Ottawa nous a délesté. C'était les économies que nous avions faites en vue d'effectuer des travaux de réfection. Il faut en tenir compte. Certaines personnes à Ottawa pensent que les administrateurs du port de Québec sont mauvais. C'est tout le contraire. Il ne faudrait pas oublier qu'on a vidé notre compte à la banque. C'est très important.

Il nous faudra évidemment compter sur de l'aide si nous voulons entreprendre des travaux de réfection demain matin. Mais pour l'instant, nous étudions nos besoins avec la Société canadienne des ports. L'an prochain, nous avons prévu des dépenses d'investissement de 2 à 3 millions de dollars. Si nous devions reconstruire immédiatement tout le quai, il nous faudrait investir 150 millions de dollars, mais nous n'avons pas à le faire. Nous devrons échelonner nos travaux selon nos moyens.

M. Fontana: J'espère que vous savez que ceux qui ont vidé votre compte, c'était MM. Wilson et Mulroney.

M. Gaudreault: Certainement, monsieur.

M. Fontana: Vous ne m'avez toujours pas dit quelle était l'infrastructure qu'il vous fallait.

M. Gaudreault: Comme notre port est le plus vieux au Canada, si nous devions remplacer du jour au lendemain toute notre infrastructure, il nous faudrait dépenser 150 millions de dollars, mais nous n'avons pas à le faire. Nous pensons qu'en investissant de 3 à 6 millions de dollars par année à compter de l'an prochain, nous pourrons remplacer notre infrastructure vieillissante à même nos bénéfices. Voilà pourquoi je ne demande pas à Ottawa de dépenser de l'argent qu'il n'a pas. Envoyez–moi du grain et je m'occuperai moi–même de réparer mon quai.

M. Fontana: Nous verrons ce que nous pouvons faire pour vous. Il vous incombera ensuite de vous occuper de votre port.

Vous avez fait des bénéfices en 1991, mais vous avez perdu de l'argent en 1992 et en 1993. Il faut espérer que vous réaliserez des bénéfices en 1994.

[*Texte*]

My colleague wants to talk about the expense side of the equation.

The Chairman: There are five minutes remaining in the ten-minute round.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Thank you. Good morning, gentlemen.

Mr. Gaudreault: It's nice to see you again, Mr. Comuzzi. We appreciated your visit last fall, and we are glad to see you here again today.

Mr. Comuzzi: Thank you.

What do you contribute to Ports Canada?

Mr. Gaudreault: In 1994 it was $800,000. In 1995 it will be less because all the crown corporations were able to corner Ports Canada, and we told them to reduce their expense. Next year our part will be lower, maybe around $500,000 or $600,000.

Mr. Comuzzi: I have a lot of questions. We have a tough chairman, so I'm going to ask my questions and I'll need a shorter answer.

Mr. Gaudreault: You'll have a short answer, yes.

Mr. Comuzzi: As for municipal taxes, you say Bunge pays their own taxes. Do you have an idea of what that is or shall I ask them?

Mr. Gaudreault: I think it's $800,000.

Mr. Comuzzi: What does the port—

Mr. Gaudreault: We pay $1.5 million, and Bunge pays $800,000.

Mr. Comuzzi: So your grant in lieu of municipal taxes—

Mr. Gaudreault: Our grant is $1.5 million per year, sir.

Mr. Comuzzi: Have you ever done a comparison with other industries in Quebec City with regard to your municipal tax base?

Mr. Gaudreault: I have a tax expert here. I think our rate is comparable to private sector business. We don't have any beef about the tax. I think we can live with that. I think we have to be a good citizen, a good crown corporation. We don't mind our tax. That's not the problem. It's not the tax.

Mr. Comuzzi: Who made the capital investment when you did the self-unloading, the unit grain unloading, at the Bunge operation? It was port owned, it was leased to Bunge, but there was a substantial amount of money to bring that facility up to speed. Who made that investment?

Mr. Gaudreault: It was $12 million; $6 million was paid by the port and $6 million was paid by Bunge.

Mr. Comuzzi: I've just been advised I'm running out of time.

On my next round I want to talk about the cruise ship industry.

Tell me what you see as the fundamental problem with regard to your management agreement—I forget what you call it. You have a management agreement where all the ports deal with the longshoremen.

[*Traduction*]

Mon collègue veut vous parler de vos dépenses.

Le président: Il s'agit d'un tour de dix minutes, et il reste cinq minutes.

M. Comuzzi (Thunder Bay-Nippigon): Je vous remercie. Bonjour, messieurs.

M. Gaudreault: Il fait bon vous revoir, monsieur Comuzzi. Nous avons été heureux de la visite que vous nous avez faite l'automne dernier.

M. Comuzzi: Je vous remercie.

Qu'avez-vous versé à la Société canadienne des ports?

M. Gaudreault: Huit cent mille dollars en 1994. Nous ne lui verserons pas autant en 1995, parce que toutes les sociétés d'État se sont concertées pour obtenir que la Société canadienne des ports réduise ses dépenses. L'an prochain, notre quote-part s'élèvera à entre 500 et 600 000$.

M. Comuzzi: J'ai beaucoup de questions à vous poser. Comme notre président est sévère, je vous poserai toutes mes questions, et je vous prie d'y répondre le plus brièvement possible.

M. Gaudreault: N'ayez crainte.

M. Comuzzi: Comme pour les taxes municipales, vous dites que Bunge paie ses propres taxes. Savez-vous à combien elles s'élèvent ou devrais-je poser la question aux administrateurs de la société?

M. Gaudreault: Je crois que cela représente 800 000$.

M. Comuzzi: Que fait le port. . .

M. Gaudreault: Nous payons 1,5 million de dollars, et Bunge, 800 000$.

M. Comuzzi: Votre subvention en remplacement des taxes municipales est donc. . .

M. Gaudreault: Notre subvention est de 1,5 million de dollars par année, monsieur.

M. Comuzzi: Avez-vous déjà comparé vos taxes municipales à celles d'autres entreprises de la Ville de Québec?

M. Gaudreault: Je suis accompagné d'un fiscaliste. Je crois que nos taxes se comparent à celles des entreprises du secteur privé. Nous ne demandons pas de faveurs. Notre société d'État doit se comporter comme un bon citoyen. Ce ne sont pas les taxes municipales que nous payons qui constituent le problème.

M. Comuzzi: Qui a financé la construction de l'autodéchargeur de grains utilisé par la Société Bunge? L'autodéchargeur appartient au port qui l'a loué à Bunge, mais il a fallu investir beaucoup d'argent pour que l'installation puisse fonctionner à plein rendement. Qui a consenti cet investissement?

M. Gaudreault: Il s'est agi d'un investissement de 12 millions partagé également entre le port et Bunge.

M. Comuzzi: On me dit que mon temps est écoulé.

Lors du tour suivant, je vous poserai une question au sujet des bateaux de croisière.

Pourriez-vous me dire quel est, à votre avis, le problème fondamental qui se pose en ce qui touche votre accord de gestion? J'oublie le terme exact que vous avez employé. Il existe un accord de gestion entre les ports et les débardeurs.

[*Text*]

Mr. Gaudreault: There's one thing you guys have to remember when you leave Quebec City. Before we try to commercialize the port, you have to go home with one thing on your mind. Take a look at the labour problem. That is, in my book, the most important problem we have to face here right now—not only us, all the ports. That's the major problem. You show me a company that cannot control its labour, and you try to operate with that. Labour is the problem. That's the major problem.

Mr. Comuzzi: Let met ask you this. Do you have any input into the labour negotiating process?

• 1000

Mr. Gaudreault: No, sir.

Mr. Comuzzi: Who has the input on your behalf in the negotiating process?

Mr. Gaudreault: As you know, in the St. Lawrence the Association des employeurs maritimes, the Maritime Employers Association, negotiates the union contract on behalf of the operators in the ports of Quebec.

Mr. Comuzzi: On behalf of the operators?

Mr. Gaudreault: On behalf of the operators of the ports of Quebec.

Mr. Comuzzi: Who are the operators of the ports?

Mr. Gaudreault: Logistec, Quebec Stevedoring, St. Lawrence Stevedoring, and Bunge. Today Bunge is appealing before the labour board to try to pull out of the Maritime Employers Association.

M. Guimond: Monsieur Gaudreault, dans votre mémoire sur le Port de Québec, au niveau des services de la Garde côtière, vous parlez d'équité entre les régions du pays. J'imagine que ce que vous avez en tête, c'est la région des Laurentides versus la région des Maritimes, au niveau de la Garde côtière. C'est ce que vous visez.

M. Gaudreault: C'est cela.

M. Guimond: Vous savez que certains armateurs—pas nécessairement des armateurs souverainistes—indiquent carrément que si le gouvernement donne suite à son projet de commercialiser pour 200 millions de dollars des activités de la garde côtière, ils vont carrément décider de transiter leur marchandises par d'autres ports que ceux du Saint–Laurent, à savoir Halifax, Baltimore, New York et Philadelphie.

Est–ce que c'est une menace? Quand je parle de cela, est–ce que je fais la chasse aux sorcières ou si c'est la réalité?

M. Gaudreault: Non, ce n'est pas une chasse aux sorcières. Alex voudrait ajouter quelque chose.

M. Ségal: Il y avait deux questions. Pour ce qui est de la Garde côtière, quand on parle de régions, même à l'intérieur de la région des Laurentides, il y a des régions qui ont plus de coûts à assumer que d'autres.

Pour ce qui est de votre deuxième question, comme on l'a dit dans le mémoire, pour tout recouvrement de coûts, peu importe comment on le fera, on va devoir regarder minutieusement l'impact qu'il aura sur la compétitivité de notre système portuaire face aux ports américains.

[*Translation*]

M. Gaudreault: Il faut vous souvenir d'une chose lorsque vous quitterez Québec. Il faut se souvenir d'une chose au sujet des activités commerciales du port. Il faut tenir compte du problème des relations de travail. C'est le problème le plus important auquel font face tous les ports. Là où il y a des conflits de travail, les choses vont mal. Les relations de travail constituent toujours le problème essentiel.

M. Comuzzi: Participez–vous aux négociations collectives?

M. Gaudreault: Non, monsieur.

M. Comuzzi: Qui vous représente aux négociations?

M. Gaudreault: Comme vous le savez, pour le Saint–Laurent, c'est l'Association des employeurs maritimes qui négocie le contrat syndical au nom des opérateurs des ports du Québec.

M. Comuzzi: Au nom des opérateurs?

M. Gaudreault: Au nom des opérateurs des ports du Québec.

M. Comuzzi: Qui sont les opérateurs des ports?

M. Gaudreault: Logistec, la Compagnie d'arrimage du Québec Ltée, Arrimage du Saint–Laurent Inc., et Bunge. Aujourd'hui, Bunge est en appel devant le Conseil du travail en vue de se retirer de l'Association des employeurs maritimes.

Mr. Guimond: Mr. Gaudreault, in your brief on the Port of Québec, with respect to coast guard services, you mention equity among the regions of the country. I suspect that you're alluding to the coast guard services in the Laurentian and Maritime regions. That's what you're referring to.

Mr. Gaudreault: That's correct.

Mr. Guimond: You know that certain shipowners—not necessarily sovereignist shipowners—have clearly indicated that if the government proceeds with its 200 million dollar project to commercialize coast guard activities, they will choose to send their merchandise to ports other than those along the St. Lawrence, including Halifax, Baltimore, New York and Philadelphia.

Is that a threat? In mentioning this, am I going on a witch hunt or is this reality?

Mr. Gaudreault: No, it's not a witch hunt. Alex would like to comment.

Mr. Ségal: There were two questions. As to the coast guard, when we talk about regions, we must keep in mind that even within a region such as the Laurentian region, there are regions that are more costly than others.

As to your second question, as we said in our brief, any cost recovery policy, regardless of how it's applied, will have to closely study the impact it will have on how competitive our port system is with respect to American ports.

[*Texte*]

Ce ne sont pas des sorcières. Même les ports américains nous volent du cargo sans qu'il y ait recouvrement de coûts. Actuellement, ce qui nous sauve dans le Saint–Laurent, c'est le taux du dollar canadien pour beaucoup de cargaisons.

M. Guimond: Voulez–vous ajouter à cela, monsieur Gaudreault?

M. Gaudreault: Non, il a bien répondu. D'ailleurs c'est ce qu'on avait indiqué dans notre mémoire.

M. Guimond: Monsieur Ségal, vous nous avez donné l'exemple du blé qui va au Brésil, au Venezuela et en Roumanie. Lors des audiences du Sous–comité de M. Comuzzi à Thunder Bay, au début de juin, j'ai fait avouer au président de la Commission canadienne du blé que du blé dont la destination finale est la Belgique et le Luxembourg transite par le port de Vancouver et Panama au détriment du port de Thunder Bay et des ports du Saint–Laurent.

Monsieur Gaudreault, j'aimerais parler du fameux convoyeur qui a été construit. Est–il exact que l'autorisation pour ce convoyeur était de l'ordre de 6,4 millions de dollars initialement?

M. Gaudreault: Je regrette, mais les gens qui vous ont renseigné ne vous ont pas donné. . . Vous parlez de notre convoyeur de minerai de fer?

M. Guimond: Le gros convoyeur.

M. Gaudreault: Le budget pour le convoyeur était de 9 millions et quelques centaines de milliers de dollars. Ensuite il y a eu un déplacement, parce qu'on avait un projet qui s'appelait Alumax. Alumax, comme vous le savez, était censé s'installer au Foulon et on a décidé de le transférer parce qu'on le perdait sur les battures de Beauport. On a décidé de déménager le terminal en construction plus à l'est et de sauver aussi 6 millions de dollars parce qu'on restait avec un demi–quai qui ne servait plus.

M. Guimond: L'autorisation n'était pas de 6,4 mais bien de 9,4 millions de dollars?

M. Gaudreault: Il y a eu deux projets. Il y a eu un projet de 9,2 millions de dollars pour lequel nous avons eu toutes les autorisations du Conseil du Trésor, de notre conseil d'administration, de Ports Canada. . .

M. Guimond: Laissez–moi finir mes questions. Vous répondez à des questions que je ne vous ai pas posées. Combien cela a–t–il coûté finalement?

M. Gaudreault: Cela a coûté 14 millions de dollars. On était à l'intérieur de notre budget.

M. Guimond: Vous me dites que cela avait été approuvé à 9,2 millions de dollars.

M. Gaudreault: Non. Il y avait 9,2 millions de dollars pour le terminal de vrac et ensuite il y a eu 3,7 millions de dollars pour le transfert des installations plus à l'est. Je pense qu'on a même dépensé 100 000$ de moins que notre budget.

M. Guimond: Il n'y a pas eu de dépassement?

M. Gaudreault: Il n'y a pas eu un cent de dépassement des coûts. Pas cinq cents noirs.

• 1005

M. Guimond: D'accord.

[*Traduction*]

These are not imaginary threats. Even American ports steal our cargo without cost recovery. Currently, what's saving the St. Lawrence is the rate per cargo in Canadian dollars.

Mr. Guimond: Would you like to add anything Mr. Gaudreault?

Mr. Gaudreault: No, he answered the question well. Moreover, that's what we indicated in our brief.

Mr. Guimond: Mr. Ségal, you gave us the example of wheat that's sent to Brazil, Venezuela and Romania. During Mr. Comuzzi's sub–committee hearings in Thunder Bay, at the beginning of June, I got the president of the Canadian Wheat Board to admit that wheat destined for Belgium and Luxemburg transit through the Vancouver and Panama ports to the detriment of the Thunder Bay and St. Lawrence ports.

Mr. Gaudreault, I'd like to talk about the famous conveyor that was built. Is it true that initially you were authorized to spent 6.4 million dollars to build this conveyor?

Mr. Gaudreault: I'm sorry, but whoever gave you that information did not give you. . . You're talking about our iron ore conveyor?

Mr. Guimond: The big one.

Mr. Gaudreault: The budget for the conveyor was just over 9 million dollars. Then there was a change, because of the Alumax project. As you know, Alumax was supposed to be built at Foulons and a decision was made to transfer it because of the flats of Beauport. A decision was made to move the terminal under construction to the east and in doing so save 6 million dollars because there was a partial wharf that wasn't in use.

Mr. Guimond: So the authorization wasn't for 6.4 million dollars, but 9.4 million dollars?

Mr. Gaudreault: There were two projects. A 9.2 million dollar project for which we had authorization from Treasury Board, our board of directors, Ports Canada. . .

Mr. Guimond: Let me finish my questions. You're answering questions I haven't asked. How much did it cost in the end?

Mr. Gaudreault: Fourteen million dollars. We were within our budget.

Mr. Guimond: You told me that 9.2 million dollars were approved.

Mr. Gaudreault: No, 9.2 million dollars for the bulk terminal and another 3.7 million dollars to transfer the facilities farther to the east. I think we were even $100,000 under budget.

Mr. Guimond: You weren't over budget?

Mr. Gaudreault: We didn't overspend our budget, not even by five cents.

Mr. Guimond: Okay.

[*Text*]

Autre chose, monsieur Gaudreault. Combien de bateaux... Vous ne devez pas avoir cette statistique. J'ai parlé des dépenses somptuaires à Ports Canada. Entre autres, j'ai appris qu'un vice–président de Ports Canada avait couché dans le Truck Room du Fantasyland Hotel au West Edmonton Mall à 200$ la nuit avec un jacuzzi pour quatre personnes. C'est nos impôts! C'est l'argent des contribuables!

Je suis au courant que vous avez fait un voyage il y a quelques années en Australie et en Thaïlande. Je comprends que vous pouvez me dire que ce sont des voyages de promotion pour essayer d'attirer du monde. Mais est–ce que le Port de Québec a des clients réguliers en Australie et en Thaïlande?

M. Gaudreault: Bon! Je vois qu'il y en a qui ont fait leurs devoirs.

D'abord, mon emploi est un emploi de vendeur. Mes clients ne sont pas à Batiscan, ni à Champlain ni sur les battures de Beauport. Ils sont partout dans le monde. D'accord? C'est un port international.

Quand je suis allé en Thaïlande et en Australie, j'accompagnais les gens de la Voie maritime du Saint–Laurent américaine qui m'avaient invité en tant que partenaire principal, parce qu'on y transite 800 000 tonnes de minerai de fer vers les Grands Lacs américains. La somme minime de 4 000$—ça coûte normalement 5 000$ pour aller en avion en Australie—comprenait toutes les dépenses. C'est le gouvernement américain qui a payé le voyage. Nous sommes allés faire de la prospection. Par exemple, du charbon en teneur de soufre peu élevée pourrait venir à Québec. Nous sommes allés débroussailler ça.

C'est ça qu'on fait en affaires. On va voir s'il y a ici et là des filons. C'est comme ça. Est–ce que cela va donner du tonnage demain matin? Je ne le sais pas. Mais nous sommes allés serrer des mains et dire: Regardez, le Québec existe, on est sur la carte mondiale. C'est cela, mon emploi au Port de Québec, et je le fais correctement, contrairement à ce que certaines personnes pourraient penser.

M. Guimond: Je n'ai pas fait de commentaire!

M. Gaudreault: Non, mais je sais qui vous a donné ces renseignements.

M. Ségal: Par exemple, on a récemment reçu des visiteurs indonésiens qui s'intéressaient à l'importation, vers le Midwest américain, de charbon indonésien à basse teneur en soufre. Ils sont venus visiter nos installations à Québec.

M. Guimond: Monsieur Paquet...

The Chairman: Michel, I'm sorry, your time has expired. You're a minute over, in fact.

Mr. Gouk.

Mr. Gouk: Thank you, Mr. Chairman. I'll see if I can't save the minute, and perhaps another minute for Mr. Comuzzi, who I know has some other pressing questions.

Just one point I think we've tap–danced around in the last day or so with all the various witnesses. The Government of Quebec and the majority of the members of Parliament from Quebec are dedicated to the separation of this province from Canada. What would be the impact on the Port of Quebec if that were to occur?

[*Translation*]

Something else Mr. Gaudreault. How many ships... You must not have that statistic. I mentioned Ports Canada's extravagant expenditures. Among other things, I learned that a Vice–President of Ports Canada spent a night in the Truck Room at the Fantasyland Hotel, in West Edmonton Mall, at a cost of $200 a night. There was even a jacuzzi for four people. Those are our taxes! That's taxpayers' money!

I'm also aware of a trip that you took a few years ago to Australia and Thailand. I know that you can tell me that these were promotional trips in order to try to attract business. But does the Port of Quebec have regular clients in Australia and Thailand?

Mr. Gaudreault: Well, I see someone has done his homework.

First of all, I'm a salesman. My clients are not in Batiscan, Champlain, or in the Beauport flats. They're located throughout the world. Do you see what I mean? It's an international port.

When I went to Thailand and Australia, I accompanied the representatives from the American St. Lawrence Seaway authority who had invited me as a main partner, because we ship 800,000 tons of iron ore through the American Great Lakes. The minimal sum of $4,000—it normally costs $5,000 to fly to Australia—included all expenses. The American government paid for the trip. We went there to drum up business. For example, coal with a low sulphur content could come to Quebec. We went to scout that out.

That's what business is all about. You go to various places looking for leads. That's the way things are. Will it result in extra tonnage tomorrow morning? I don't know. We went out there to shake some hands and say: Look, Quebec exists, we're on the map. That's my job at the Port of Quebec, and I do it properly, contrary to what certain people may believe.

Mr. Guimond: I didn't say anything!

Mr. Gaudreault: No, but I know who gave you that information.

Mr. Ségal: For example, we recently welcomed some Indonesian visitors who were interested in exporting their low–sulphur content coal to the American Midwest. They came to check out the facilities in Quebec.

Mr. Guimond: Mr. Paquet—

Le président: Michel, je regrette, mais votre temps est écoulé. Vous avez déjà pris une minute de plus que prévu, en fait.

Monsieur Gouk.

M. Gouk: Merci, monsieur le président. Je vais essayer de surveiller le temps que M. Comuzzi puisse prendre la parole, car je sais qu'il a d'autres questions importantes à poser.

C'est juste un point pratique, et je pense que nous avons tourné autour du pot avec tous les témoins au cours des deux derniers jours, environ. Le gouvernement du Québec et la majorité des députés fédéraux du Québec sont voués à la séparation de cette province du Canada. Pensez–vous que la séparation aurait un grand impact sur le port de Québec?

[*Texte*]

The Chairman: That is hypothetical.

Mr. Gouk: It's very valid. We're setting a national—

The Chairman: You're asking a hypothetical question.

Mr. Gouk: No, I'm asking something I think is very valid, Mr. Chairman. We are in a situation where those are the dynamics of the country's politics at this time. We are setting a national port policy that includes many ports in the St. Lawrence that are in Quebec and that will be impacted on by that. I would like to know—

The Chairman: Only if your grandmother grows wheels.

Mr. Gouk: I would like to know from these gentlmen if they have considered that as a contingency and if that is going to affect how they wish to set themselves—

The Chairman: I'll just suggest the witness doesn't have to answer that. But he may.

Mr. Guimond: I have a comment, Mr. Chairman.

The Chairman: No, you're out of order. No, Michel, you can't.

Look, we're already past the time. I'm just trying to make. . . The witness doesn't have to answer. But if they'd like to, on a hypothetical question. . .

It's a hypothetical question. If you don't want to answer, just say "no comment".

Mr. Paquet: Mr. Chairman, that's the answer I wanted to give.

C'est une question très hypothétique. Je pense qu'il est difficile à ce moment–ci d'y répondre. Je ne crois pas que ce soit le rôle du président du conseil d'administration de la Société du Port de Québec que de philosopher sur les questions politiques qui nous préoccupent. Je dois admettre, monsieur le président, que nous sommes tous des Canadiens et des Québécois, mais comme vous l'avez mentionné, c'est hypothétique à ce moment–ci. Je pense que nous pouvons, même dans l'intervalle, trouver des solutions susceptibles d'améliorer la rentabilité du Port de Québec, qui doit continuer de fonctionner à l'intérieur du système portuaire canadien.

The Chairman: Thank you, Mr. Paquet.

Mr. Gouk: Basically it's been answered. Thank you.

The Chairman: I'm glad it was that easy for you.

Mrs. Terrana.

Mme Terrana (Vancouver–Est): Bonjour. Je représente la circonscription où se trouve le Port de Vancouver.

• 1010

Vous n'avez pas répondu à la demande du président. Comme vous le savez, les subventions pour le grain iront aux fermiers. Si ça arrive, et ça arrivera, on pourra en effet envoyer le grain à travers les États–Unis. On sait que c'est plus ou moins parce que les nombres sont plus élevés.

[*Traduction*]

Le président: C'est une question hypothétique.

M. Gouk: Elle est très valable. Nous établissons une politique nationale. . .

Le président: Vous posez une question hypothétique.

M. Gouk: Non, je pose une question valable, monsieur le président. À l'heure actuelle, cela fait partie de la dynamique de la politique dans notre pays. Nous élaborons une politique portuaire nationale qui comprend plusieurs ports du Saint–Laurent qui sont situés au Québec et qui en seraient affectés. J'aimerais savoir. . .

Le président: Quand les poules auront des dents.

M. Gouk: J'aimerais demander à ces messieurs s'ils ont considéré cette éventualité, et si cela va influencer la façon dont ils veulent. . .

Le président: J'avertis tout simplement le témoin qu'il n'est pas dans l'obligation de répondre à cette question. Cependant, il peut le faire.

M. Guimond: J'ai un commentaire, monsieur le président.

Le président: Non, vos commentaires sont irrecevables. Non, Michel, vous n'y avez pas droit.

Écoutez, nous sommes déjà en retard. J'essaie simplement de faire. . . Le témoin n'est pas obligé de donner une réponse. Mais, s'il veut répondre à une question hypothétique. . .

C'est une question hypothétique. Si vous ne voulez pas donner de réponse, vous n'avez qu'à dire que vous n'avez pas de commentaires à faire.

M. Paquet: Monsieur le président, c'est justement la réponse que je voulais donner.

It's a very hypothetical question. I think it would be difficult to answer that question at this time. I don't think it's the role of the Chairman of the Board of Directors of the Société du Port de Québec to philosophize on the political issues we're facing. I must admit, Mr. Chairman, that we're all Canadians and Quebeckers, but as you mentioned, it's hypothetical at this point in time. In the meantime, I think that we can find solutions that are likely to improve the performance of the Port of Quebec, which will continue to operate within the Canadian port system.

Le président: Merci monsieur Paquet.

M. Gouk: Dans le fond, vous y avez répondu. Merci.

Le président: Je suis heureux de voir que c'était facile pour vous.

Madame Terrana.

Mrs. Terrana (Vancouver East): Good morning. I represent the riding where the Port of Vancouver is located.

You didn't answer the Chairman's question. As you know, grain subsidies will go to farmers. If that happens, and it will happen, we will be able to send the grain through the United States. We know that it's more or less because the numbers are higher.

[*Text*]

Il semble que vous soyez sûrs que si les subventions vont aux fermiers, vous aurez une partie du grain parce que vous pouvez l'envoyer aux autres pays. Je veux vous demander si vous êtes sûrs que lorsque les subventions iront aux fermiers, le grain passera vraiment à Québec, à Vancouver, à Montréal, etc.

M. Ségal: Il n'y a pas de certitude. Actuellement, on est en train, avec plusieurs partenaires dans l'Est et la Commission canadienne des grains, de faire une évaluation de l'effet que ça pourrait avoir. C'est sûr que les ports de Seattle et Tacoma feront concurrence à Vancouver. C'est sûr que le Mississippi, si les fermiers canadiens ont la permission d'exporter, fera concurrence au système des Grands Lacs.

Maintenant, dans le système canadien, il est aussi sûr que notre *catchment area* va s'étendre davantage vers l'Ouest que la région actuelle, où finalement on a un système résiduel. Ce qui entre dans le Saint–Laurent actuellement, c'est ce qui ne peut pas sortir à Vancouver. C'est parce qu'il y a des problèmes de congestion ferroviaire à Vancouver, des problèmes de capacité d'élévateurs. C'est pour ça qu'on a du grain dans l'Est, si on se fie au système actuel.

Cela va être corrigé, mais comment l'effet global de la compétition américaine et l'effet de transit s'équilibreront–ils? Je n'ai pas de réponse certaine à vous donner.

Mme Terrana: Vous faites des recommandations. Est–ce que, par exemple, le gouvernement devrait avoir un contrôle sur cette situation? Faut–il supposer que le grain seulement sera expédié à travers le Canada?

M. Ségal: C'est sûr que si le gouvernement canadien donne des subventions de l'ordre de presqu'un milliard de dollars par année aux agriculteurs de l'Ouest canadien pour exporter des céréales, il a un mot à dire sur la façon dont ça doit sortir. Maintenant, c'est une décision que vous devrez prendre.

Mme Terrana: Et vous appuierez cette décision?

M. Ségal: Pour le Port de Québec, c'est sûr.

Mme Terrana: Naturellement. J'ai seulement une petite demande à faire à M. Gaudreault. Vous avez dit que vous n'aviez pas besoin de la police portuaire. J'aimerais entendre vos commentaires à ce sujet.

M. Gaudreault: C'est une très belle question. Je vous en remercie. On a besoin, comme bon père de famille, de s'assurer que notre actif soit bien protégé. Cela peut se faire par une autre instance que la police de Ports Canada qui, d'après nous, coûte trop cher. Certaines municipalités sont capables de rendre un service peut–être encore plus efficace pour moins cher. C'est ce qu'on regarde présentement: que nos actifs soient protégés par la police municipale, à des coûts de 50 à 60 p. 100 moins élevés.

Mme Terrana: Merci, monsieur le président.

The Chairman: We're hearing that very statement time and time again from different port corporations. The policing is just too expensive. I think it was the Port of Montreal that said that for $3 million we can get the municipality to do it for us in just as capable a manner.

[*Translation*]

You seem to be sure that if subsidies go to farmers, you will get part of the grain because you can move it to other countries. I'd like to ask you if you're really sure that once subsidies go to farmers grain will really move through Quebec, Montreal, Vancouver, etc.

Mr. Ségal: Nothing is certain. Currently, we're undertaking an analysis of the possible effect that could have in conjunction with our partners in the East and the Canadian Wheat Board. It's obvious that the Seattle and Tacoma ports will compete with Vancouver. If Canadian farmers obtain permission to export, it's obvious that the Mississippi will compete with the Great Lake system.

Now, in the Canadian system, it is certain that our catch area will extend further to the East, where we have a residual system. What can't go out to Vancouver comes into the St. Lawrence now. It's because there are problems with railway congestion in Vancouver, and problems with elevator capacity. Under the current system, that's why we have grain in the East.

That will be remedied, but how will overall American competition and transit balance out? I don't have the answer to that question.

Mrs. Terrana: You've made recommendations. Should the government for example have control over this? Should we assume that grain will be sent solely through Canada?

Mr. Ségal: It's certain that if the Canadian government gives almost a billion dollars per year in subsidies to Canadian farmers in the West to export their grain, they will have a say in the way that it's transported. Now, it's a decision you have to take.

Mrs. Terrana: Would you support that decision?

Mr. Ségal: As far as the Port of Quebec is concernend, certainly.

Mrs. Terrana: Naturally. I just have a short question for Mr. Gaudreault: You said that you didn't need the port police. I'd like to hear your comments on that.

Mr. Gaudreault: That's a good question. Thank you. Like all good fathers, we have to ensure that our assets are well protected. Protection can be provided by a force other than the Ports Canada Police which, in our opinion, cost too much. Certain municipalities can provide a service that may be more effective, for less money. At present, that's what we're looking at: having our assets protected by municipal police at 50% to 60% of the cost.

Mrs. Terrana: Thank you Mr. Chairman.

Le président: Les différentes sociétés des ports nous répètent souvent la même chose. La police coûte trop cher. Je pense que le port de Montréal nous a dit que pour 3 millions de dollars, la police municipale pourrait assurer un service aussi efficace.

[*Texte*]

Mr. Comuzzi: The difficult thing is to get from the railway the costs of shipping a tonne of grain or potash, or whatever it may be, and it's almost as difficult to get the same information from the shipping companies. But by deductive reasoning we've been able to establish that the cost for moving a tonne of grain in the marine sector, as opposed to the rail sector, is about 50% to 60%. I'll talk to you about how we arrived at that.

Without subsidy, WGTA by the board, with the catchment basis, the most economical way to ship grain in this country is by shipping it east, if it is in that catchment area, using marine transportation and then transshipping it to our export markets.

• 1015

We can do that for nine months of the year. Then for three months of the year we would ship grain down to your port by rail. Is that not the system we should be working towards in order to keep and create an efficient transportation network for bulk commodities in Canada?

Mr. Gaudreault: Sure. That's exactly right. For nine months of the year we use Thunder Bay. It works well.

Not only that, we need to go to Thunder Bay in the summertime because this is the essence of the existence of the seaway. We need grain to come down, and we need it because we must have the right rate for the iron ore to go back.

Mr. Comuzzi: In the next minute I have, tell me about the labour contracts you have, the cost per hour of your longshoremen, the guaranteed hours, and that type of thing—as much as you can give me in the next short while.

M. Gaudreault: Monsieur Comuzzi, je ne veux pas entrer dans les détails d'une convention collective qui est en négociation, mais je peux vous dire que le problème majeur des ports présentement, c'est la main–d'oeuvre. Je n'ai rien contre les débardeurs. Ce n'est pas ce que je dis. Je dis que le système actuel, le système représenté par l'Association des employeurs maritimes, coûte trop cher. Les coûts de la main–d'oeuvre nuisent à notre compétitivité.

Quand vous prenez les coûts d'administration de l'AEM et ceux des conventions collectives qu'il faudrait revoir pour assurer des coûts compétitifs, cela nous coûte 3,22 $ la tonne pour le cargo général, comparativement à Cacouna, où cela ne coûte rien. Où le cargo s'en va–t–il? À Cacouna. Ce n'est pas plus compliqué que cela.

Et il y a les garanties salariales. En 1994 ou 1995, il faut revoir cela. Il va falloir être plus flexible. Les débardeurs devront s'asseoir et se rendre compte qu'en 1995, la compétition existe ailleurs qu'au Port de Québec. Il va falloir être plus flexible et négocier une nouvelle convention, et se prendre en main à Québec. Nous n'avons pas besoin de l'Association des employeurs maritimes de Montréal pour venir nous dire quoi faire à Québec. C'est désuet et ça devrait disparaître.

Mr. Comuzzi: Thank you.

Mr. Chairman, I'm sure by the end of the day I'll get the answers I want.

[*Traduction*]

M. Comuzzi: Il est difficile d'obtenir, de la part des sociétés ferroviaires, le coût du transfert d'une tonne de céréales ou de potasse, peu importe; il est tout aussi difficile d'obtenir la même information de la part des compagnies de transport maritime. Mais, par déduction, nous avons réussi à établir que le coût pour transporter une tonne de grains par mer, par rapport au train, est de 50 à 60 p. 100. Je vais vous dire comment nous sommes arrivés à ce chiffre.

Sans la subvention de la Commission en vertu de la LTGO, dans la zone d'opération, la façon la plus économique d'expédier les céréales dans ce pays consiste à les envoyer par l'est, par bateau et ensuite d'effectuer le transbordement vers nos marchés d'exportation.

Nous pouvons faire cela pendant neuf mois de l'année. Pendant les trois autres mois, nous expédierions le grain par rail à votre port. N'est–ce pas ce qu'il conviendrait de faire pour créer un réseau de transports efficace au Canada pour ce qui est des marchandises en vrac?

M. Gaudreault: Certainement. C'est tout à fait juste. Pendant neuf mois de l'année, nous utilisons Thunder Bay. Cela fonctionne bien.

Nous devons également utiliser Thunder Bay en été par ce que c'est la raison d'être même de la Voie maritime. Il faut qu'on nous expédie du grain pour que nous puissions expédier à notre tour du minerai de fer.

M. Comuzzi: J'aimerais maintenant que nous parlions des conventions collectives que vous avez conclues avec vos débardeurs. J'aimerais notamment savoir quel est leur salaire horaire et combien d'heures de travail on leur garantit.

Mr. Gaudreault: Mr. Comuzzi, I don't want to give you too many details about a labour agreement which is in the process of being negotiated. But let me assure you that the main problem of ports at the present time is labour. I don't have anything against longshoremen. Don't misunderstand me. I am only saying that the Maritime Employers Association system is too costly. The labour costs are hurting our competitiveness.

The EMA's administrative costs added to the labour costs, which would have to be reduced in order for us to be competitive, amount to $3.22 per ton for general cargo compared to zero in Cacouna. Where does the cargo go? To Cacouna. It is as simple as that.

There is also the question of the guaranteed salary. In 1994 or 1995, we must revisit that. We will have to be more flexible. Lonshoremen will have to realize that in 1995 the Port of Quebec is facing competition. A more flexible contract will have to be negotiated and the Port of Quebec will have to make certain decisions. We don't need the Maritime Employers Association to come and tell us what to do in Quebec City. That system is outdated and should be removed.

M. Comuzzi: Je vous remercie.

Monsieur le président, je suis sûr que je finirai par obtenir les réponses que je souhaite à mes questions.

[*Text*]

Le président: Merci beaucoup, messieurs Gaudreault, Paquet, Ségal et Bureau.

Thank you for coming before our committee. We appreciate it very much.

Mr. Gaudreault: Thank you. It's been a pleasure.

The Chairman: We now invite Bunge of Canada Limited to come to the table.

Mr. Rasmussen, thank you for coming before the committee. We look forward to your presentation. I understand you don't have a written presentation.

Mr. Arne Rasmussen (Manager, Stevedoring Services, Bunge of Canada Limited): No.

I'm in charge of stevedoring operations. I'm here to represent Mr. St–Onge, who regrettably could not make it. Mr. St–Onge is the president of our company. He had some very urgent matters to attend to today, so he asked me to sit in for him. He expresses his regrets for not being here.

• 1020

We have already informed the committee that our brief will be sent at a later date. Of course, Mr. Ross Gaudreault is not an easy act to follow, but I will do the best I can.

I must confess that I'm not entirely conversant with all of the problems of the Port of Quebec and how they relate to Bunge, but I will endeavour to answer questions you may have after my very brief presentation.

We have in the Port of Quebec a great little port. Few will argue that its importance has been proven over time because of its location, namely where deep water meets the railways and also the major highways.

Most will agree that the port is more than of local and regional importance. It is in fact very much of national importance. For this reason, we view it as a point of national interest to see the port flourish and function well. We do not believe this can be accomplished by privatization but that the Government of Canada must continue to play that role.

At Bunge we have a great little grain elevator, but sadly, an underused elevator. We pride ourselves on being able to offer all services, from receiving to cleaning to shipping, and to render all services quickly and efficiently. We took over the facility in 1967. At that time it was an outdated and a very much outmoded facility, but by continuously injecting profits into the modernization, we have today a top–of–the–line facility.

We pride ourselves on being able to load grain at the rate of 5,000 tonnes per hour, or even more than 5,000 tonnes per hour. It may be of interest to note that the investments made over the years by Bunge in conjunction with the Port of Quebec are in the neighbourhood of $50 million.

However, two main issues have contributed to a drop in volume handled. One is a shift in markets, which was discussed earlier by the Port Corporation. We recognize that not much can be done about that. The second issue is labour cost, in particular stevedoring labour, and that is very much due for streamlining.

[*Translation*]

The Chairman: Thank you very much, Mr. Gaudreault, Paquet, Segal and Bureau.

Je vous remercie d'être venus comparaître devant le comité. Nous vous en savons gré.

M. Gaudreault: Je vous remercie. Nous avons été heureux de le faire.

Le président: J'invite maintenant les représentants de Bunge of Canada Limited de prendre place à la table.

Je vous remercie, monsieur Rasmussen, d'avoir bien voulu accepter de comparaître devant le comité. Nous nous réjouissons d'entendre votre exposé. On m'informe que vous n'avez pas de déclaration écrite.

M. Arne Rasmussen (directeur, Services de débardage, Bunge of Canada Limited): Non, je n'en ai pas.

Je suis responsable des opérations de débardage. Je remplace M. St–Onge qui n'a malheureusement pas pu venir. M. St–Onge est président de notre société. Il m'a demandé de le remplacer parce qu'il devait s'occuper de choses très urgentes aujourd'hui. Il s'excuse auprès du comité de n'avoir pu venir aujourd'hui.

Nous avons déjà prévenu le comité que nous lui ferions parvenir notre mémoire plus tard. Il me sera difficile d'être aussi éloquent que M. Ross Gaudreault, mais je ferai de mon mieux.

Je dois admettre ne pas connaître tous les problèmes du Port de Québec et la part de ceux–ci qu'on peut attribuer à Bunge, mais je tâcherai de mon mieux de répondre à vos questions après mon bref exposé.

Le Port de Québec est un petit port formidable. En raison de son emplacement, on ne peut nier son importance puisque l'eau profonde, les chemins de fer et les principales autoroutes s'y rejoignent.

On s'entend de façon générale pour reconnaître non seulement l'importance locale et régionale du port, mais aussi son importance nationale. Voilà pourquoi nous estimons qu'il est dans l'intérêt national que ce port prospère. À notre avis, sa prospérité ne peut pas être assurée par la privatisation et c'est pourquoi le gouvernement du Canada doit continuer de jouer un rôle au Port de Québec.

Bunge possède un très bon petit élévateur à grain qui est malheureusement sous–utilisé. Nous sommes fiers de pouvoir offrir rapidement et efficacement tous les services allant de la réception du grain à son nettoyage, en passant pas son expédition. Nous avons repris l'installation en 1967. L'élévateur était alors vieillot, mais comme nous avons continuellement affecté une part de nos bénéfices à sa modernisation, nous avons aujourd'hui un élévateur haut de gamme.

Nous sommes fiers de pouvoir dire que nous pouvons charger au moins 5 000 tonnes de grain par heure. Je vous signale que Bunge a, au fil des ans, investi 50 millions de dollars dans la réfection du Port de Québec.

Nous pouvons attribuer à deux facteurs la chute du grain passant par notre élévateur. L'un a trait à l'emplacement des marchés comme l'a fait remarquer la Société canadienne des ports. Nous reconnaissons ne pas pouvoir y faire grand–chose. Le deuxième a trait au coût de la main–d'oeuvre, en particulier des débardeurs, et ce coût devra reculer.

[*Texte*]

Following labour unrest on the river in the 1960s, the government mandated the Maritime Employers Association to represent all employers in the ports of Quebec, Trois Rivière, and Quebec. That is our main problem today, for the conditions that were put in place some 25 or 30 years ago are still with us, thus, job security for stevedoring labour. We find ourselves burdened also by a rigid and extremely costly labour agreement that is entirely out of sync with the economics of the 1990s.

Prohibitive labour costs have caused cargoes, other than grain, to be moved to smaller, more competitive ports, and volumes for the Port of Quebec have plummeted. The result has been that assessments for taxes on cargoes have been increased to offset reduced volumes. This in turn has led to further increases in assessments, in other words, a truly vicious circle. While other cargoes can be moved with relative ease, we, for obvious reasons, are captives of the port, and we find ourselves shouldering a larger and larger share of the burden.

We have done our share and have trimmed costs wherever possible. Our rates have not been increased in several years. In fact, some rates have been reduced, much like the seaway has done. I may note here also that for the last few years we have operated at a loss. While we are fighting an uphill battle to remain competitive on the river and are trying to attract new business, we hear persistent rumours about the possibility that certain coast guard services may be subjected to user fees.

It is our feeling that more can be done to streamline the coast guard and also that certain services provided by the coast guard should be privatized; for instance, inshore search and rescue, port tendering, and the like.

• 1025

As I indicated, it will be a short presentation. This really sums up the things that are most on our minds.

I will be glad now to answer any questions that I might be able to answer in the absence of Mr. St–Onge.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Thank you very much, Mr. Rasmussen.

Mr. Gouk.

Mr. Gouk: The main thing we heard from the Port of Quebec—and they suggested that it primarily involves you—is that obviously you need to get your share of the wheat being shipped increased.

Do you work with the rail companies at trying to put some kind of package together to attract contracts with the Wheat Board?

Mr. Rasmussen: No, sir, we do not. This is exclusively between the Canadian Wheat Board and the railways themselves. We do not have any input into this at all.

Mr. Gouk: I know that it's not part of the normal process; I just wondered if you followed it up in seeing if you could work yourself into the process.

[*Traduction*]

À la suite des conflits de travail qui sont survenus dans les ports du Saint–Laurent dans les années 60, le gouvernement a confié à l'Association des employeurs maritimes le mandat de représenter tous les employeurs des ports de Trois–Rivières et de Québec. La sécurité d'emploi assurée aux débardeurs il y a 25 ou 30 ans constitue le problème majeur auquel nous sommes confrontés aujourd'hui. Nous sommes aux prises avec une convention collective extrêmement rigide et coûteuse qui ne correspond pas du tout à la conjoncture économique des années 90.

En raison du fait que la main–d'oeuvre coûte extrêmement cher au Port de Québec, certaines marchandises, outre le grain, sont acheminées vers des ports plus petits et plus concurrentiels. Par conséquent, les taxes sur les marchandises ont été augmentées pour compenser la perte de revenus découlant de la diminution du volume de marchandises passant par le Port de Québec. À son tour, cela s'est traduit par une augmentation des évaluations. Bref, un véritable cercle vicieux. Si certaines marchandises peuvent être tout aussi bien expédiées d'un port que de l'autre, nous sommes, pour des raisons évidentes, bien forcés de demeurer au Port de Québec et nous devons assumer une part de plus en plus grande des frais de celui–ci.

Nous avons fait notre part et nous avons réduit nos dépenses autant que possible. Nous n'avons pas augmenté nos tarifs depuis plusieurs années. Comme la voie maritime l'a fait, nous avons même réduit certains de nos tarifs. Je signale aussi que depuis quelques années, nous accusons une perte. Nous menons une bataille incessante pour demeurer concurrentiels et pourtant nous entendons des rumeurs persistantes selon lesquelles la Garde côtière canadienne pourrait imposer des frais aux utilisateurs pour certains de ses services.

À notre avis, on pourrait rationaliser davantage les activités de la Garde côtière et même privatiser certaines d'entre elles, comme les opérations de recherche et de sauvetage le long des côtes et la surveillance des ports.

Comme je l'ai dit, il s'agit d'un exposé bref. Voilà qui résume les aspects qui nous préoccupent le plus.

Je me ferai maintenant un plaisir de répondre à toutes questions qui relèvent de ma compétence, en l'absence de M. St–Onge.

Le vice–président (M. Comuzzi): Merci, monsieur Rasmussen.

M. Gouk.

M. Gouk: Les représentants du port de Québec nous ont surtout dit—et ils ont laissé entendre que c'est surtout vous que cela concernait—qu'il vous fallait de toute évidence faire augmenter votre part du blé expédié.

Est–ce que vous collaborez avec les sociétés ferroviaires à un montage quelconque qui vous vaudrait des contrats auprès de la Commission canadienne du blé?

M. Rasmussen: Non, monsieur, nous ne le faisons pas. C'est une question qui ne concerne que la Commission et les sociétés ferroviaires. Nous n'avons aucun mot à dire là–dedans.

M. Gouk: Je sais que cela ne fait pas partie du processus normal. Je me demandais tout simplement si c'était une question à laquelle vous donniez suite pour tenter de vous insinuer dans le processus.

[*Text*]

Mr. Rasmussen: Would you like to repeat that, please?

Mr. Gouk: To see if you could become involved in the process.

Obviously, everything that comes to you has to come by way of rail, so what the rail industry charges and the manner in which it negotiates becomes a concern to you. Would it not be to your advantage to discuss with the rail industry some kind of package to ensure the total cost, from producer to user, with you involved in the middle? Is there not some advantage in you becoming involved with the rail companies in that?

Mr. Rasmussen: Yes, and who knows. . .? As I say, I'm sitting in here for Mr. St–Onge. It may well be that he touches base with the railways from time to time, and also of course with the Canadian Wheat Board. We must do that. But as to having a direct input, I believe this is strictly between the board and the railways.

Mr. Gouk: Ports Canada, and to the same degree I suppose yourselves, indicated that you feel it would be in your best interest for Ports Quebec, of which your operation is a part, to remain a crown corporation. What advantage do you see in its being a crown corporation, as opposed to being on its own and not answerable to anyone but yourselves?

Mr. Rasmussen: The infrastructure of the port is such that it would be difficult for any private organization to handle that single–handedly. It would be very difficult for private interests to maintain the literally kilometres of wharfs. That is essentially how we see it.

It's a port of national importance. Consequently, we feel that the Canadian government should be the ultimate authority.

Mr. Gouk: By the same token, Ports Quebec suggested that they're not looking for money from the federal government; they basically just want not to be drained of their money and at the same time to be able to attract more grain, in particular, to their port.

How would remaining part of a crown corporation aid that, as opposed to being on your own and investing your own profits in your own company?

Mr. Rasmussen: Again, I'm a little bit hard–pressed to answer that question. It would seem to me that it is simply a port of such magnitude that it has to be on a national scale. It cannot be handled by private enterprise. It is much like Montreal. It's simply too big a port. We generate revenue that is reinvested, and so would other companies; but the ultimate authority. . . If you had private enterprise running the show, we feel that conflicts of interest could easily develop.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Okay, Mr. Gouk—

Mr. Gouk: That's 10 minutes already?

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Yes.

Mr. Gouk: Wow! I thought I was getting 10 of your minutes.

[*Translation*]

M. Rasmussen: Voudriez–vous répéter, s'il vous plaît?

M. Gouk: Pour tenter de participer au processus.

Évidemment, tout ce qui vous arrive vous arrive par voie ferroviaire, de sorte que les tarifs du secteur ferroviaire et ses modalités de négociation vous intéressent. Ne serait–il pas avantageux pour vous d'en arriver à un montage quelconque avec le secteur ferroviaire, de manière à garantir le coût total, du producteur à l'utilisateur, en passant par vous, l'intermédiaire? N'est–il pas avantageux pour vous de collaborer avec les sociétés ferroviaires à cet égard?

M. Rasmussen: Oui, et qui sait. . . Comme je l'ai dit, je remplace M. St–Onge. Il se peut bien qu'il communique avec des sociétés ferroviaires de temps à autre, et évidemment avec la Commission canadienne du blé. Nous devons le faire. Mais de là à participer directement, je crois que c'est une question qui concerne seulement la Commission et les sociétés ferroviaires.

M. Gouk: Les gens de Ports Canada, tout comme vous d'ailleurs je suppose, nous ont fait savoir que vous pensiez qu'il était dans votre intérêt que Ports Québec, dont votre exploitation relève, continue d'être une société d'État. Quel avantage voyez–vous au fait d'être une société d'État, plutôt qu'une société autonome qui n'a de comptes à rendre à personne sauf à elle–même?

M. Rasmussen: L'infrastructure du port est telle qu'il serait difficile pour une seule organisation privée de s'en charger à elle seule. Il serait extrêmement difficile pour les intérêts privés d'assurer la maintenance de kilomètres de quais. Voilà comment nous envisageons la situation.

Il s'agit d'un port d'importance nationale. Par conséquent, nous estimons que c'est du gouvernement du Canada qu'il doit relever en définitive.

M. Gouk: Dans le même esprit, les représentants de Ports Québec nous ont dit qu'ils ne cherchaient pas à obtenir de l'argent du gouvernement fédéral. Ils souhaitent tout simplement qu'on ne leur soutire pas leurs ressources financières et aussi ils veulent être en mesure d'attirer davantage de céréales vers leur port.

En quoi le fait de demeurer une société d'État peut–il contribuer à cela, par opposition au fait d'être autonome et d'investir ses bénéfices dans sa propre société?

M. Rasmussen: Encore ici, il m'est un peu difficile de répondre à la question. Il me semble qu'il s'agit tout simplement d'un port d'une telle envergure qu'il doit être exploité à l'échelle nationale. L'entreprise privée ne peut pas s'en charger. Sa situation ressemble beaucoup à celle du port de Montréal. Il est tout simplement trop gros. Nous produisons des revenus qui sont réinvestis, comme le feraient d'autres sociétés; mais l'autorité dont le port doit relever en définitive. . . Si le port était dirigé par l'entreprise privée, nous estimons que des conflits d'intérêt pourraient facilement survenir.

Le vice–président (M. Comuzzi): D'accord. Monsieur Gouk—

M. Gouk: Déjà 10 minutes?

Le vice–président (M. Comuzzi): Oui.

M. Gouk: Étonnant! Je croyais qu'on m'accordait des minutes aussi longues que les vôtres.

[*Texte*]

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): They were very good questions and very good answers. Thank you.

• 1030

Mr. Rasmussen, who is your main competitor, and how much grain did you ship last year?

Mr. Rasmussen: Our main competitors are—

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): For the St. Lawrence grain.

Mr. Rasmussen: Yes, of course.

We consider Port Cartier and Baie Comeau our main competitors, because they have essentially the same advantages as we have, namely deep water and fast facilities.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Sept–Îles is not a competitor, then?

Mr. Rasmussen: There are no facilities for grain at Sept–Îles. We refer to Port Cartier, which is very close to Sept–Îles.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): How much grain did you handle last year?

Mr. Rasmussen: We shipped 1.4 million tonnes, whereas we could easily handle 6 million tonnes a year.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Mrs. Terrana.

Mrs. Terrana: Mr. Rasmussen, you gave us a few recommendations. Is there anything you want to add to your recommendations to improve the situation in the ports of Quebec?

Mr. Rasmussen: No, I believe essentially what I have said is the things that are—

Mrs. Terrana: Grain infrastructure and hopper cars.

You talked about privatizing some services of the coast guard. Which services do you think should be privatized?

Mr. Rasmussen: Of course again, we are not experts in the field of the Canadian Coast Guard. But when we hear the coast guard is used to deliver gasoline to boaters who run out or to save people who have ventured too far out to sea on a sailboard, we feel this is not the coast guard's role.

Mrs. Terrana: Who should fulfil that role, then?

Mr. Rasmussen: Certainly auxiliary services could be provided. It would seem to me that would be logical. Perhaps municipal services could be set up to take the place of the coast guard.

M. Guimond: Monsieur Rasmussen, dans votre présentation, vous avez fait un commentaire que j'ai de la difficulté à comprendre. En tout cas, selon l'interprétation, vous avez dit: Le gouvernement du Canada doit continuer à jouer le rôle qu'il joue actuellement. Trouvez–vous que cela va bien au Port de Québec actuellement?

[*Traduction*]

Le vice–président (M. Comuzzi): Les questions ont été excellentes, tout comme les réponses. Merci.

M. Rasmussen, quel est votre principal concurrent et combien de céréales avez–vous expédiées l'an dernier?

M. Rasmussen: Nos principaux concurrents sont. . .

Le vice–président (M. Comuzzi): Pour les céréales du Saint–Laurent.

M. Rasmussen: Oui, bien entendu.

Nous considérons Port Cartier et Baie Comeau comme étant nos principaux concurrents, étant donné qu'ils jouissent à peu près des mêmes avantages que nous, à savoir l'eau profonde et l'efficacité des installations.

Le vice–président (M. Comuzzi): Sept–îles n'est donc pas un concurrent, alors?

M. Rasmussen: Il n'y a pas d'installations pour les céréales à Sept–Îles. C'est de Port Cartier que nous parlons; c'est très proche de Sept–Îles.

Le vice–président (M. Comuzzi): Combien de céréales avez–vous expédiées l'an dernier?

M. Rasmussen: Nous avons expédié 1,4 millions de tonnes, mais nous pourrions facilement en expédier 6 millions de tonnes par année.

Le vice–président (M. Comuzzi): M^me^ Terrana.

Mme Terrana: Monsieur Rasmussen, vous nous avez donné un certain nombre de recommandations. Auriez–vous quelque chose à ajouter à vos recommandations pour améliorer la situation des ports du Québec?

M. Rasmussen: Non, je crois avoir abordé l'essentiel des éléments qui. . .

Mme Terrana: Je pense aux infrastructures céréalières et aux wagons–trémies.

Vous avez parlé de la privatisation de certains services de la Garde côtière. Quels services doivent être privatisés, selon vous?

M. Rasmussen: Bien entendu, nous ne sommes pas des experts sur la Garde côtière canadienne. Par contre, lorsque nous entendons parler d'interventions de la Garde côtière pour livrer de l'essence à des plaisanciers en panne sèche ou pour sauver des gens qui se sont trop éloignés des côtes en voilier, il nous semble que cela ne correspond pas au rôle de la Garde côtière.

Mme Terrana: Qui donc devrait remplir ce rôle, alors?

M. Rasmussen: Il faut certainement fournir des services auxiliaires. Cela me semble logique. Certains services municipaux devraient peut–être être constitués pour remplacer la Garde côtière.

Mr. Guimond: Mr. Rasmussen, in your presentation, you made a comment which I have difficulty understanding. According to the interpretation, in any case, you said that the Canadian government should continue playing the role that it plays at the present time. Do you believe that all is well for the Port of Quebec at the present time?

[*Text*]

M. Rasmussen: Comme M. Gaudreault l'a expliqué plus tôt, cela va bien dans la mesure où il y a du volume. Quand il y a du *business*, cela va très bien, mais quand il n'y en n'a pas, cela va mal.

M. Guimond: Autrement dit, il vous faudrait ravoir les niveaux de grain que vous avez déjà eus. La clé est dans le transit du grain.

M. Rasmussen: Oui, effectivement.

M. Guimond: Monsieur Rasmussen, vous avez probablement entendu le témoignage de M. Gaudreault. Est–il exact que c'est Bunge qui paie les taxes municipales de l'élévateur?

M. Rasmussen: Oui, sûrement.

M. Guimond: Par contre, il n'avait pas l'air sûr du montant. Il a énoncé deux ou trois chiffres. On peut toujours vérifier auprès de la ville de Québec, mais quel est le montant des taxes municipales que Bunge paie pour l'élévateur?

M. Rasmussen: Malheureusement, je ne suis pas en mesure de vous le dire. C'est dans le domaine de comptabilité, alors que moi. . .

M. Guimond: Pourriez–vous vous engager à faire en sorte que le Comité soit informé de cela? C'est une question qui avait de l'importance à Thunder Bay et à Baie–Comeau. À ces endroits, nous avons eu des commentaires à ce sujet.

M. Rasmussen: Très bien. J'en ai pris bonne note.

M. Guimond: Considérez–vous que l'actuel bail entre Bunge et la Société du Port de Québec est raisonnable, qu'il est acceptable? Y aurait–il certains irritants qui pourraient forcer Bunge à demander de le renégocier ou si c'est un bon bail?

M. Rasmussen: Je pense que c'est un bail mutuellement lucratif. Évidemment, le phénomène du volume entre en ligne de compte. C'est cela qui est finalement la clé. Avec les bonnes années qu'on a connues, c'était sûrement lucratif pour eux en même temps que pour nous. Donc, nous avons participé à plusieurs projets majeurs avec le port. Cela fonctionne très bien.

M. Guimond: Merci.

Le président: Merci, monsieur Guimond.

Monsieur Fontana.

• 1035

Mr. Fontana: Mr. Rasmussen, on your comment about the coast guard, I think you've addressed the question of cost controls as well as perhaps even privatizing certain services. As you can understand, the federal coast guard in fact has only a 4% cost recovery to date. It costs the government something like $450 million a year for coast guard services across the country. So we're well aware we have to do something in that area, obviously by way of user fees or cost–cutting or both. This committee will be looking at the options available for coast guard services.

I want to ask you this, though. I understood from the previous speakers that Bunge is part of the negotiating team on the longshoremen's collective agreement.

Mr. Rasmussen: We are indirectly. Of course as members we are consulted at time of negotiation. But because Bunge itself employs a mere 5% of the labour force in Quebec on an hourly basis, our say is very limited.

[*Translation*]

Mr. Rasmussen: As Mr. Gaudreault explained earlier, all goes well if there is volume. When business is good, all goes well, but when there is no business we are in trouble.

Mr. Guimond: Which means that you would need the grain levels you had before. The key is shipping grain.

Mr. Rasmussen: Yes, that is the key.

Mr. Guimond: Mr. Rasmussen, you probably heard Mr. Gaudreault's testimony. Is it true that Bunge pays the municipal taxes for the elevator?

Mr. Rasmussen: Yes, surely.

Mr. Guimond: On the other hand, he did not seem sure of the amount. He gave us two or three figures. We could check with the city of Quebec, but what is the amount of municipal taxes paid by Bunge for the elevator?

Mr. Rasmussen: Unfortunately, I am not in a position to tell you. That has to do with accounting, whereas I. . .

Mr. Guimond: Could you undertake to inform the committee on this? It was an important question in Thunder Bay and Baie–Comeau. We received comments on this issue in those places.

Mr. Rasmussen: Very well. I shall make a note of it.

Mr. Guimond: Do you believe that the present lease between Bunge and the Société du Port de Québec is reasonable and acceptable? Are there irritants in it which could force Bunge to ask for it to be renegociated or is it a good lease?

Mr. Rasmussen: I believe that the lease is advantageous for both parties. Of course, volume does come into play. In the final analysis, that is the key. Given the good years we have seen, it has certainly been lucrative for them as well as for us. We have taken part in a number of major projects along with the port. Things are working very well.

Mr. Guimond: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Guimond.

Mr. Fontana.

M. Fontana: Monsieur Rasmussen, dans vos commentaires au sujet de la Garde côtière, je crois que vous avez abordé la question du contrôle des coûts ainsi que la possibilité de privatiser certains services. Comme vous pouvez le comprendre, la Garde côtière fédérale affiche un taux de récupération des coûts de 4 p. 100 seulement à ce jour. Les services de la Garde côtière coûte au gouvernement environ 450 millions de dollars par année. Nous savons donc fort bien qu'il est nécessaire d'agir dans ce domaine, en imposant des frais d'utilisation ou en réduisant les coûts ou bien les deux. Le comité va se pencher sur les diverses possibilités.

Voici à quel sujet j'aimerais vous interroger. Ceux qui ont comparu avant vous nous ont dit que Bunge faisait partie de l'équipe de négociation de la convention collective des débardeurs.

M. Rasmussen: Nous en faisons partie indirectement. Évidemment, à titre de membres, nous sommes consultés au moment des négociations. Cependant, étant donné que Bunge n'emploie que 5 p. 100 de la main–d'oeuvre rémunérée à l'heure au Québec, nous ne participons que très peu.

[*Texte*]

Mr. Fontana: What we'd like to try to do today. . .and I'm sure if the longshoremen show up—I believe they'll be showing up—I'll ask them the same question. But if the number one question, as Mr. Gaudreault wants to impress on us today, revolves around a collective agreement.

I'm not sure it's the place for a Standing Committee on Transport to enter into the collective agreement process, and I know that is under way. But for us to understand the costs to the system, perhaps you can give us your insights on what you would like to see in a new collective agreement that would essentially help the whole marine industry. Of course we have to be very vigilant about competitive forces not only from the United States but from other ports across the world. Do you have any impressions about what might be required in the collective agreement?

Mr. Rasmussen: Yes, and the first that comes to mind is job security. Stevedores are assured a given number of hours a year, whether they work or not. This is one thing that is extremely costly. It amounts to thousands and thousands of dollars per man per year, strictly for this item alone. The benefits in security are really the item that preoccupies us most.

The wages themselves should also trimmed.

But an item of almost equal importance to us is the flexibility of the labour agreement. We frequently load very large ships and we must order labour the day before. For instance, if we wanted to work a ship tomorrow afternoon at 4:00 p.m., we must call labour by 5:00 p.m. today, whether the ship is in port or not. Frequently that costs us a tremendous loss of time.

Also, in Quebec we have tidal conditions to deal with. They are very important, yet a shift is eight hours, whether we like it or not. Sometimes by working two extra hours in a day we could save the next day—beat the tide the next day. But as conditions are spelt out, they do not allow us to do that. So inflexibility is another item that is very important to us.

Mr. Fontana: Can you tell me what the basic wage rate is, as you understand it?

Mr. Rasmussen: The basic wage for grain is $22.35 an hour.

Mr. Fontana: How much do you think job security is? Is that included in the job security equation of the $22.35, or is that over and above? Is that a benefit that's—

Mr. Rasmussen: It's on a different formula. But it is my understanding that last year it cost something like $6,000 to administer each man.

Mr. Fontana: Jesus, $6,000 per person. How many people are we talking about?

[*Traduction*]

M. Fontana: Si les débardeurs comparaissent, comme ils vont certainement le faire d'après moi, je leur poserai la même question. M. Gaudreault semble vouloir nous convaincre que la question de la convention collective est primordiale.

Je ne suis pas certain qu'il revient à un comité permanent des Transports de participer à un processus de négociation d'une convention collective, processus qui est en cours à ma connaissance. Mais pour faire en sorte que nous comprenions les coûts du système, vous pourriez peut–être nous expliquer comment une nouvelle convention collective pourrait être favorable à l'ensemble du secteur du transport maritime. Nous devons évidemment être vigilants, face à la concurrence qui nous vient non seulement des États–Unis mais également d'autres ports un peu partout dans le monde. Pourriez–vous nous dire un peu ce que devrait englober la convention collective?

M. Rasmussen: Le premier aspect qui me vient à l'esprit est celui de la sécurité d'emploi. On assure aux débardeurs un certain nombre d'heures par année, qu'ils travaillent ou non. C'est extrêmement coûteux. La sécurité d'emploi coûte des milliers de dollars par année pour chaque homme. C'est cet avantage qui nous inquiète le plus.

Les salaires devraient eux aussi être réduits.

Cependant, il est presque aussi important pour nous que la convention collective soit plus souple. Nous chargeons souvent des navires de grande taille et nous devons demander des travailleurs la veille. Par exemple, si nous devons charger ou décharger un navire demain après–midi à 16h00, nous devons réserver les travailleurs avant 17h00 aujourd'hui, que le navire soit au port ou non. Cela nous coûte souvent beaucoup en perte de temps.

Également, à Québec, nous devons composer avec les marées. Les marées ont une très grande importance. Pourtant, les quarts de travail durent huit heures, que cela fasse notre affaire ou non. Il suffirait parfois d'allonger la journée de deux heures pour pouvoir économiser la journée suivante—en évitant la marée du jour suivant. Cependant, les ententes actuelles ne nous permettent pas de le faire. Le manque de souplesse est donc un autre aspect qui nous inquiète beaucoup.

M. Fontana: Pouvez–vous nous dire quel est le taux salarial de base?

M. Rasmussen: Pour les céréales, il est de 22,35$ de l'heure.

M. Fontana: Et quel est le coût de la sécurité d'emploi, d'après vous? Fait–il partie du taux de 22,35 dollars, ou bien est–ce quelque chose de distinct? S'agit–il d'un avantage. . .

M. Rasmussen: C'est calculé selon une autre formule. Cependant, d'après ce que je sais, la sécurité d'emploi a coûté à peu près 6 000 dollars par homme l'an dernier.

M. Fontana: Ciel, 6 000 dollars par personne. De combien de personnes parlons–nous au juste?

[*Text*]

[*Translation*]

• 1040

Mr. Rasmussen: At Bunge we employ only five people at a time for loading ships. Ten people are assigned to grain loading; namely, when we work two shifts. But as a standard rule there are only five people at a time. There are times when we employ more labour, when we have shifts that are called machine trimming and special requirements, such as lane separations and so on—

Mr. Fontana: And of course you work on weekends, also?

Mr. Rasmussen: Oh yes.

Mr. Fontana: On weekends, would it be time and a half or double time?

Mr. Rasmussen: Double time on weekends. If on the weekend you have the ill fortune of working four hours beyond regular hours, it's quadruple time. It doubles again after four hours, so we sometimes find that we have to pay in excess of $100 an hour.

Mr. Fontana: Of the five people whom you hire directly, what does a longshoreman earn on an annual basis?

Mr. Rasmussen: Again, I will be hard–pressed—

Mr. Fontana: On average.

Mr. Rasmussen: —to answer the question, because the Maritime Employers Association makes the pay–cheques. I expect that $60,000 or $70,000 would not be far from the mark.

Mr. Fontana: You're an international company, aren't you?

Mr. Rasmussen: Yes.

Mr. Fontana: Can you tell me how those wage rates compare to those of longshoremen, for instance, in the United States or in Europe, where you have other operations?

Mr. Rasmussen: Again, I'm not familiar with wages in Europe. In the United States, it is my understanding that rates on the gulf are much lower than they are in Canada.

Mr. Fontana: Would you be able to make some documentation available to this committee on what those wages in the United States are?

Mr. Rasmussen: Yes, sir.

Mr. Comuzzi: Who owns Bunge?

Mr. Rasmussen: Bunge is owned by a family consortium, Bunge Born Group. The world headquarters are in Sao Paulo, Brazil.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Rasmussen, for the contribution you've made to this committee. We'll find it invaluable as we put together our report, sometime in April.

The next witnesses before us will be the St. Lawrence Economic Development Council.

M. Marc Gagnon (directeur général de la Société de développement économique du Saint–Laurent): Monsieur le président, madame la députée, messieurs les députés, je vous remercie de nous donner l'occasion de vous présenter notre position sur le projet du gouvernement fédéral de doter le Canada d'une politique maritime nationale.

M. Rasmussen: Chez Bunge, nous n'employons que cinq personnes à la fois pour le chargement des navires. Dix personnes sont affectées au chargement des céréales, lorsque nous faisons fonctionner deux quarts de travail. Cependant, en règle générale, seulement cinq personnes travaillent en même temps. Parfois nous employons plus de main–d'oeuvre, pour certains quarts de travail spécialisés par exemple.

M. Fontana: Et évidemment vous travaillez durant les fins de semaine également?

M. Rasmussen: Oh oui.

M. Fontana: Durant les week–ends, est–ce à temps et demi ou à temps double?

M. Rasmussen: Temps double durant les week–ends. Si on a le malheur, durant le week–end de dépasser de quatre heures les heures régulières c'est en quadruple. Ça double après quatre heures, de sorte que nous devons parfois verser plus de 100$ de l'heure.

M. Fontana: Pour les cinq personnes que vous embauchez directement, quel peut–être le revenu annuel d'un débardeur?

M. Rasmussen: Là encore, je suis plutôt mal placé. . .

M. Fontana: En moyenne.

M. Rasmussen: —pour répondre à la question, étant donné que c'est l'association des employeurs maritimes qui prépare les chèques de paye. Je ne risquerais pas beaucoup de me tromper en parlant de 60 000 ou 70 000 dollars.

M. Fontana: Votre compagnie est internationale, n'est–ce pas?

M. Rasmussen: En effet.

M. Fontana: Pouvez–vous me dire comment ces taux salariaux se comparent à ceux des débardeurs des États–Unis ou d'Europe, par exemple, à des endroits où vous avez des activités?

M. Rasmussen: Encore là, je ne connais pas les salaires en Europe. Aux États–Unis, je crois savoir que les taux du golfe sont beaucoup plus faibles qu'ils ne le sont au Canada.

M. Fontana: Seriez–vous en mesure de fournir au comité des documents au sujet des salaires aux États–Unis?

M. Rasmussen: Oui, monsieur.

M. Comuzzi: À qui appartient Bunge?

M. Rasmussen: Bunge appartient à un consortium familial: Bunge Borne Group. Le siège social mondial est situé à Sao Paulo, au Brésil.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Rasmussen, de votre contribution aux travaux du comité. Elle nous sera extrêmement utile lorsque nous rédigerons notre rapport, au mois d'avril.

Le témoin suivant: la Société du développement économique du Saint–Laurent.

Mr. Marc Gagnon (Director General, St. Lawrence Economic Development Council): Mr. Chairman, members, I thank you for giving us the opportunity to state our position on the federal government's intention to provide Canada with a national marine policy.

[*Texte*]

La SODES est un organisme sans but lucratif dont le mandat principal est de promouvoir le développement économique du Saint–Laurent et qui se veut le porte–parole de la communauté maritime. Notre Société compte plus de 120 membres issus de milieux variés comme des armateurs, des ports, des terminaux, des professionnels, des expéditeurs, des municipalités, etc.

La principale recommandation que nous faisions en mai dernier, devant votre Sous–comité sur l'avenir de la Voie maritime, était que le gouvernement fédéral se dote d'une politique intégrée des transports et qu'il en définisse l'intérêt national. Pour ce faire, nous demandions qu'il procède à une véritable consultation des utilisateurs sur une politique nationale de transport. Nous sommes donc ravis que le gouvernement canadien consulte, par votre entremise, l'industrie sur cette question.

Nous aimerions, avant d'aborder le coeur du sujet, soulever quelques questions fondamentales. D'abord, le ministère des Transports a entrepris un vaste exercice de consultation, et la SODES, comme les autres représentants de l'industrie maritime au Canada, y participe activement. Nous ne voudrions pas que ces consultations soient mises de côté parce que votre Comité a eu la responsabilité d'étudier les mêmes questions. Nous n'aimerions pas non plus que les grandes décisions soient déjà prises par le ministre ou par le Cabinet. Certaines déclarations ministérielles pourraient nous le laisser croire.

Ensuite, votre échéancier et celui que le ministre des Transports s'est donné sont extrêmement serrés. Le Canada semble enfin vouloir se doter d'une politique nationale et intégrée des transports. Il serait irresponsable de trop presser les importantes décisions qui doivent être prises sous le seul prétexte de la rapidité.

• 1045

Enfin et surtout, si le gouvernement du Canada veut se doter d'une politique intégrée des transports, il ne faut pas que les impératifs budgétaires soient le seul paramètre pris en compte.

Nous comprenons la nécessité de réduire la dette, mais le domaine des transports au Canada est trop important pour l'économie du pays pour qu'on réduise sa pertinence aux besoins financiers du gouvernement.

Venons–en maintenant à notre présentation qui se compose des quatre secteurs étudiés par votre Comité.

Le secteur portuaire: Nous sommes particulièrement heureux de pouvoir participer à une discussion sur une éventuelle politique portuaire puisque le réseau portuaire canadien est un secteur à réformer. Nous constatons qu'après avoir établi une politique nationale des aéroports, le ministère des Transports voudrait appliquer une formule semblable dans le réseau portuaire. Nous considérons qu'il s'agit là d'un bon modèle qui peut être adapté, mais qui ne s'applique pas intégralement au monde maritime. Voici nos commentaires à ce sujet.

L'autonomie: Il est certain qu'une plus grande autonomie régionale est souhaitable pour les ports. Le modèle de la politique nationale des aéroports est bon à ce niveau. Une plus grande autonomie des ports permettrait une rationalisation et des pratiques plus proches des besoins de la clientèle.

[*Traduction*]

The Council is a non–profit organization and its mandate is principally to promote economic development along the St. Lawrence. It sees itself as the spokesperson for the marine community. Our council has over 120 members representing such varied interests as ship owners, ports, terminals, professionals, shippers, municipalities, etc.

The main recommendation we made last May, before your Subcommittee on the Future of the Seaway, was that the federal government have an integrated transportation policy and that it define what constitutes national interest. In order to do this, we were asking that the federal government undertake genuine consultations with users on a national transportation policy. We are therefore pleased that the Canadian government, through you, is consulting industry on this issue.

First, before going to the heart of the subject, we would like to raise a number of fundamental issues. The Department of Transport has undertaken a vast consultation exercise and the Council, along with the other representatives of the marine industry in Canada, is taking an active part in it. We would not like to see these consultations cast to the side simply because your committee has been given the responsibility to examine the same issues. We also hope that the major decisions have not already been taken by the Minister or by Cabinet, contrary to what certain statements by ministers would lead us to believe.

Furthermore, your timetable and that of the Transport Minister are extremely tight. At long last, it seems that Canada wants to have an integrated national transportation policy. It would be irresponsible to make undue haste with important decisions which must be taken, simply to gain a little time.

Last but not least, if the Government of Canada wants an integrated transportation policy, it must not solely focus on budgetary imperatives.

We understand the need to reduce the debt, but transportation in Canada is too important for the economy of the country to consider it only in terms of the government's financial needs.

Now let's move on to the four sectors your Committee is studying.

The port sector: We are very happy to participate in a discussion on the future port policy, because the Canadian port system needs to be reformed. We understand that after having established a national airport policy, the Department of Transport would like to use a similar formula for the port system. We believe that it is a good model that can be adapted, but that it doesn't apply fully to the maritime sector. Here are our comments in that respect.

Autonomy: It is certain that ports would benefit from greater regional autonomy. The national airport policy is good in that respect. Greater autonomy for ports would permit rationalization and the establishment of practices that are better suited to clients' needs.

[*Text*]

Financement: La gestion des ports peut être régionale, mais le financement des infrastructures doit rester la responsabilité du gouvernement. Il est difficile d'imaginer la rentabilisation d'un port s'il faut prendre en considération les dépenses d'immobilisation et le remplacement des infrastructures. Nous suggérons que, comme dans le cas des aéroports de Montréal, la gestion et l'exploitation des infrastructures se fassent par des organisations locales ou régionales, mais que la propriété des installations ainsi que leur financement à long terme soient conservés par le gouvernement fédéral.

Politique: Par une décentralisation de la gestion, il peut devenir possible de réduire l'ingérence politique dans le réseau portuaire, ce qui est une mesure attendue par la communauté maritime.

Imputabilité: Si le réseau portuaire est réformé et décentralisé, il faut absolument que soit instauré un régime d'imputabilité réelle pour les responsables et les dirigeants.

Intérêt national: Le gouvernement doit garder un rôle de coordination du réseau portuaire afin d'éviter que d'autres fonctions urbaines, économiques ou environnementales ne viennent réduire la capacité des ports de fournir des services efficaces. Nous croyons que le gouvernement fédéral a la responsabilité de conserver un réseau national de transport efficace et concurrentiel pour le bienfait de l'économie canadienne et le bien–être de tous les citoyens. Un droit de regard sur le réseau portuaire dans son ensemble nous paraît important.

Quelle que soit la réforme envisagée, quelques données doivent être prises en considération. D'abord, il y a l'harmonisation des administrations portuaires. Sur le Saint–Laurent, il existe au moins trois types d'administration fédérale, sans compter les ports privés, les installations du gouvernement du Québec et le port municipal de Valleyfield. Il serait bon d'harmoniser les règles qui régissent les ports fédéraux. Nos membres se posent également des questions sur les dédoublements qui peuvent surgir dans des bureaucraties comme la Société canadienne des ports.

Ensuite, il est certain qu'il y a trop d'infrastructures portuaires sur le Saint–Laurent, et sans doute dans tout le Canada. Une rationalisation est nécessaire, bien qu'il nous semble important de garder une structure portuaire souple comprenant des petits ports à vocation spécialisée tout en reconnaissant l'importance des grands ports.

Enfin, nous ne pourrions terminer cette section sans parler de la question de la main–d'oeuvre portuaire. C'est une question très importante qui a un impact majeur sur l'activité portuaire sur le Saint–Laurent. Il n'y aura pas de réforme possible dans le domaine des ports sans une réforme des règles de main–d'oeuvre. Il faut entre autres des règles du jeu équivalentes pour tous les ports. Pour rester compétitif, le Saint–Laurent doit pouvoir retrouver de la flexibilité et de l'harmonie dans ses relations de travail. La situation dans certains ports du Saint–Laurent est critique. Il s'agit d'un enjeu crucial pour l'avenir du réseau portuaire du Saint–Laurent, et le gouvernement fédéral a un rôle important à jouer pour régler ces questions.

Pilotage: Nos commentaires sur l'administration du pilotage seront brefs. Le ministre Young parle de la nécessité d'un système de pilotage moins rigide. Nous souhaitons qu'en effet, son administration soit allégée. Le pilotage est un service

[*Translation*]

Funding: Port management may be regional, but funding for infrastructure must remain the responsibility of government. It is hard to imagine how a port could be profitable if expenses for fixed assets and upgraded facilities must be taken into account. As is the case with the Montreal airports, we suggest that local or regional authorities manage and operate the facilities, but that the federal government own the facilities and be responsible for long–term financing.

Policy: Through decentralized management, it can be possible to reduce political interference in the port system. This is a measure the maritime community has been waiting for.

Accountability: If the port system is reformed and decentralized, a system must be implemented to ensure that officials and managers are truly accountable.

National interest: The government must continue to play a role in coordinating the port system in order to prevent urban, economic or environmental considerations from reducing ports abilities to deliver services effectively. We believe that the federal government should be responsible for maintaining an effective and competitive national transportation network for the good of the Canadian economy and the well–being of all citizens. Having overall responsibility for the port network is in our view important.

Regardless of the reform envisaged, several factors must be taken into consideration. First of all, harmonizing port administration. On the St. Lawrence, there are at least three types of federal administration, without counting private ports, Quebec government facilities and the Valleyfield municipal port. It would be a good idea to harmonize the rules governing federal ports. Our members also question the overlap that occurs in bureaucracies like the Canada Ports Corporation.

Secondly, there are too many port facilities on the St. Lawrence and undoubtedly in the country. Rationalization is necessary, although it seems important to maintain a flexible port structure including small specialized ports, while at the same time recognizing the importance of large ports.

Finally, we couldn't conclude our comments on this section without addressing port labour concerns. This a crucial issue which has a major impact on port activity on the St. Lawrence. It will be impossible to reform the ports without reforming the rules governing labour. In particular, the same rules must apply to all ports. For the St. Lawrence to remain competitive, labour relations must be flexible and harmonious. The situation in some St. Lawrence ports is critical. This is a crucial issue for the future of the St. Lawrence port system, and the federal government has an important role to play in resolving these matters.

Pilotage: Our comments on the pilotage authorities will be brief. Minister Young spoke about the need for a more flexible pilotage system. In fact, we would like to see a reduction in it's administration. Pilotage is an essential service. In times of fiscal

[*Texte*]

essentiel. Dans un climat de réduction des dépenses, autant dans les secteurs privés que dans les gouvernements, toutes les composantes du réseau de transport doivent être examinées. Le rôle des administrations de pilotage doit l'être comme tous les autres. S'il y a réforme du système, il faudra cependant s'assurer d'appliquer les solutions qui respectent les grandes différences dans les conditions régionales canadiennes.

[*Traduction*]

restraint, within the private sector and government, all components of the transportation network must be examined. This applies to the role of pilotage authorities. If the system is reformed, it will be important to apply solutions that take into account the immense differences in regional conditions throughout Canada.

• 1050

Quant à la Voie maritime du Saint–Laurent, nous ne nous attarderons pas sur cette question puisque nous avons eu l'occasion de faire connaître nos vues au Sous–comité et que nous vous avons fait part de nos réactions au rapport qui a été remis au ministre des Transports.

As for the St. Lawrence Seaway, we won't spend any time on this issue, since we expressed our views to the Sub–Committee and we provided you with our reaction to the report that was tabled with the Minister of Transport.

J'aimerais cependant rappeler les grandes lignes de nos recommandations. L'avenir de la Voie maritime passe par une vision économique de son rôle dans le réseau de transport canadien et non par une simple optique comptable. Pour assurer sa viabilité, l'administration de la Voie maritime du Saint–Laurent doit continuer d'examiner ses dépenses et se pencher sur des façons de les réduire tout en procédant au gel des péages afin d'améliorer la compétitivité du système et ainsi augmenter le trafic.

However, I would like to remind you of the thrust of our recommendations. The future of the Seaway hinges on an economic vision of its role in the Canadian transportation network and not on a simple accounting perspective. To ensure its viability, the St. Lawrence Seaway Authority must continue to examine its expenses and look into ways of cutting them while freezing rates in order to make the system more competitive and increase traffic.

Quant à la commercialisation suggérée pour la Voie maritime, notre position est la suivante. Toute mesure destinée à réduire les coûts sans augmenter le fardeau de l'utilisateur est désirable. Il faudra s'assurer qu'un changement de statut augmente véritablement la viabilité et l'efficacité de la Voie maritime.

Regarding the suggestion to commercialize the Seaway, our position is as follows: we support any measure aimed at cutting costs without increasing the burden for users. Any change in status must truly increase the viability and effectiveness of the Seaway.

Par ailleurs, comme dans le cas des ports, le gouvernement fédéral doit reconnaître ses responsabilités quant au financement d'un actif national comme la Voie maritime.

Moreover, as is the case with ports, the federal government must recognize its financial responsibility for a national asset such as the Seaway.

La Garde côtière canadienne représente à la fois l'élément le plus visible du ministère des Transports du Canada dans le secteur maritime et les coûts les plus importants. Elle représente également le symbole d'une lutte de plus de 10 ans entre le gouvernement fédéral et les utilisateurs du réseau maritime canadien au nom du recouvrement des coûts. Nous sommes heureux qu'enfin, le ministère parle maintenant de la réduction des coûts, ce qui nous semble la meilleure façon de réduire l'écart entre les dépenses et les revenus de la Garde côtière.

The Canadian Coast Guard is both the most visible element of the Department of Transport in the maritime sector and the most costly. It is also symbolic of a more than 10 year struggle between the federal government and users of the Canadian maritime network over cost recovery. We are happy that the Department is finally talking about cutting costs, which in our opinion would be the best way to decrease the gap between the Coast Guard's expenses and its revenues.

Notre premier commentaire est d'ordre général et se rapporte aux coûts. Le ministre veut faire passer des contribuables aux utilisateurs le fardeau des dépenses de la Garde côtière. Le raisonnement est bon, mais il faut s'assurer de la réduction des coûts la plus complète possible. L'industrie ne considérera le recouvrement des coûts que comme ultime recours quand la réduction des coûts sera optimale et complète. Il faut absolument un meilleur contrôle des coûts.

Our first comment is a general one concerning costs. The Department wants to shift expenses for the Coast Guard from taxpayers to users. The logic is good, but costs must be cut as much as possible. Only after a complete and optimal reduction in cost will industry consider cost recovery as a solution. Better cost control is absolutely necessary.

Nous n'aborderons pas en détail le niveau de service que la Garde côtière doit assurer. Plusieurs comités, nationaux et régionaux, existent déjà et nos membres y participent activement. Il faut laisser ces comités et groupes de travail accomplir leurs tâches et respecter leurs recommandations. Il s'agit là d'un vaste processus de consultation de l'industrie, et le gouvernement doit attendre les conclusions avant de prendre ses décisions. Il ne sert à rien d'aller trop vite dans des domaines aussi cruciaux pour notre économie.

We won't go into detail as to the level of service that the Coast Guard must provide. Several national and regional committees already exist and our members participate in them actively. We must let these committees and working groups accomplish their tasks and comply with their recommendations.

[*Text*]

En ce qui concerne la privatisation de certains de ces services, nos membres sont d'accord sur le principe, pourvu que l'industrie participe au processus décisionnel et qu'il y ait une façon équitable de faire payer les utilisateurs. Le gouvernement ne devra jamais se défaire de sa responsabilité d'assurer un réseau maritime sécuritaire, fiable et efficace. Selon nous, le gouvernement a non seulement la responsabilité réglementaire et législative dans ce secteur, mais il est aussi responsable d'un système de transport national concurrentiel. Il en va de la santé économique du pays.

Il est question d'une fusion entre la Garde côtière et le ministère des Pêches et des Océans. Nous ne nous opposons pas à cette initiative qui relève de l'administration du gouvernement, dans la mesure où une fusion représenterait une véritable réduction des coûts. Un transfert d'activités sans diminution des dépenses ne servirait à rien. Un plan précis de l'éventuelle fusion devra tout de même être soumis aux utilisateurs dans le cadre des consultations en cours.

Enfin, certains principes devront être établis dans la définition des coûts de la Garde côtière, par secteur d'utilisation et par région. Le transport maritime n'utilise qu'une partie des services de la Garde côtière, les autres secteurs comme les pêcheries, les plaisanciers et l'environnement étant probablement les plus grands consommateurs de services. Il faut aussi établir clairement quels services sont rendus pour le Saint–Laurent par rapport aux autres régions du pays.

Avant de conclure, j'aimerais aborder deux questions se rapportant à l'équité. Dans votre exercice de réflexion, nous vous suggérons de prendre en considération l'équité entre les régions du Canada et de vous assurer qu'une région comme le Saint–Laurent ne soit pas pénalisée par une nouvelle politique nationale. Nous voudrions également que vous teniez compte de l'équité entre les modes et que soient éliminées toutes les discriminations qui peuvent exister dans le domaine du transport au Canada.

Pour terminer, laissez–moi vous rappeler que la SODES, représentant l'industrie maritime du Saint–Laurent, se met à la disposition du gouvernement fédéral pour mener à bien une politique maritime nationale qui soit équitable pour tous et qui prenne en considération l'intérêt national et un système efficace et concurrentiel de transport. Je vous remercie.

[*Translation*]

There is a vast consultation process going on within the industry, and the government must wait for its conclusions before making any decisions. There is no point in moving too quickly in areas that are so crucial for our economy. Regarding the privatization of certain services, our members agree in principle, provided that industry can participate in the decision–making process and if a fair way of making users pay can be found. The government must never relinquish its responsibility for ensuring the maritime network is safe, reliable and efficient. In our opinion, the government is not only responsible for regulations and legislation in this sector, but also for a competitive national transportation system. The economic health of the country depends on it.

There is also talk of merging the Canadian Coast Guard and the Department of Fisheries and Oceans. We don't oppose this initiative which falls under federal administration, as long as the merger represents a true reduction in costs. Transferring activities without cutting costs is pointless. As part of the consultations, users must nevertheless be provided with a specific plan on the possible merger.

Finally, certain principles must be established in defining Coast Guard costs, by sector of use and region. Maritime transportation uses only a part of the Coast Guard's services; other sectors like the fisheries, pleasure craft and the environment probably use their services to a greater extent. It must also be clearly established which services are provided for the St. Lawrence with respect to other regions of the country.

Before concluding, I would like to address two issues regarding equity. As part of the exercise, you suggested that we consider equity among the regions of Canada to ensure that a region like the St. Lawrence is not penalized by a new national policy. We would also like you to take equity among the means of transportation into account and eliminate all discrimination that exists in transportation in Canada.

In conclusion, allow me to reiterate that the St. Lawrence Economic Development Council, representing the St. Lawrence maritime industry, is available to help the federal government develop a national maritime policy that will be fair for all and that will take into consideration national interests and the need for a competitive efficient transportation system. Thank you.

• 1055

The Chairman: Thank you very much, Mr. Gagnon, for your input into this committee.

I have a point of clarification. The government doesn't intend to move all the coast guard services over to the users. I think we are sensitive to the public service responsibilities we have to users of the system. But you said it yourself: we should

Le président: Monsieur Gagnon, je vous remercie de votre participation à notre comité.

J'aimerais faire une petite mise au point. Le gouvernement n'a pas l'intention de faire passer des contribuables aux utilisateurs le fardeau des dépenses de la Garde côtière. Je pense que nous sommes sensibles au fait que nous avons la

[*Texte*]

identify which services the coast guard are interested in serving. To that end, we are entertaining witnesses such as you to get that information. I wonder if you could tell us which services you think ought to be retained by the federal government, and which services should be devolved to the user.

M. Gagnon: Comme je le disais dans ma présentation, il existe déjà une multitude de comités, autant au niveau national qu'au niveau régional, par région de la Garde côtière, pour établir les niveaux de services. Je pense que la meilleure chose que le Comité pourrait faire, ce serait de prendre connaissance des conclusions de ces comités, qui sont des regroupements d'utilisateurs qui conseillent la Garde côtière sur les services qui doivent être conservés et les services qui peuvent être abandonnés.

La seule chose que je pourrais dire, c'est que le secteur maritime, qui utilise, bien sûr, les services de la Garde côtière, n'en est peut–être pas le plus grand utilisateur. Il est bien important de faire la part des choses entre le secteur que nous représentons et les autres secteurs d'activités. Vous avez en particulier le *Marine Advisory Board* qui se réunit depuis plusieurs mois et qui travaille exclusivement sur des points techniques. Je pense qu'il serait certainement mieux en mesure de vous répondre que moi.

The Chairman: We will begin our next round of questioning. Mr. Guimond.

M. Guimond: Bonjour, monsieur Gagnon.

Dans vos notes introductives, vous rejoignez des propos que je tenais lundi ou mardi dernier, à Ottawa, lorsque j'interrogeais le ministre Young. Je lui disais: J'espère que ces consultations, qui font dépenser des centaines de milliers de dollars de l'argent des contribuables du Québec et du Canada, ne sont pas des consultations bidon et que le rapport n'est pas rédigé avant qu'on ne commence nos audiences.

Vous dites également dans votre mémoire:

Nous n'aimerions pas non plus que les grandes décisions soient déjà prises par le ministre ou par le Cabinet. Certaines déclarations ministérielles pourraient nous le laisser croire.

Pouvez–vous élaborer? Qu'est–ce qui vous amène à penser ça?

M. Gagnon: C'est simplement que le ministre des Transports, depuis quelques mois, a une volonté claire de réformer son ministère. Nous apprécions certainement cette volonté. Cependant, l'annonce qu'il a déjà faite de réduire de 75 p. 100 son personnel, celle qu'il a faite de fusionner la Garde côtière avec le ministère des Pêches et Océans et certaines autres positions sur la Garde côtière nous amènent à faire une certaine mise en garde: les consultations doivent servir à quelque chose. Il y a véritablement un effort de consultation de la part de Transports Canada d'après ce que je vois à la Chambre des communes. Nous ne voudrions pas que ces consultations soient mises de côté, simplement.

[*Traduction*]

responsabilité d'offrir un service public aux utilisateurs du système. Mais vous l'avez dit vous–même: nous devrions déterminer le niveau de service que la Garde côtière doit assurer. À cette fin, nous entendons des témoins comme vous en vue d'obtenir ces renseignements. Pourriez–vous me dire quels services le gouvernement fédéral devrait selon vous continuer d'assurer et lesquels devraient passer à l'utilisateur?

Mr. Gagnon: As I said in my presentation, for each region of the Coast Guard, both at the regional and the national level, many committees have already been set up to determine the levels of service. I think that the best thing your Committee could do would be to see what the findings of those committees are. Those committees are made up of users who advise the Coast Guard on the services to be maintained and those that could be abandoned.

The only thing I could say, is that the Maritime sector, which of course is using the services of the Coast Guard, might not be the biggest user of those services. It is important to make a distinction between the sector which we represent and the other sectors. The Marine Advisory Board has been holding meetings for several months and is working exclusively on technical points. I think that they would certainly be in a better position than me to give you an answer.

Le président: Nous allons commencer notre deuxième tour de table. Monsieur Guimond.

Mr. Guimond: Good afternoon, Mr. Gagnon.

In your opening remarks, you said something very similar to what I said last Monday or Tuesday in Ottawa when I was questioning Minister Young. I told him that I was hoping those consultations, which are costing hundreds of thousands dollars to taxpayers in Quebec and Canada are not just a sham and that the report will not be drafted before the start of our hearings.

You also say in your brief:

We wouldn't like it either if major decisions have already been made by the Minister or the Cabinet. Some statements on the part of the Minister could lead us to believe that is the case.

Could you please elaborate? What lead you to believe that?

Mr. Gagnon: It's just that over the past few months, the Minister of Transport has clearly shown a will to reform his Department. We certainly appreciate that will. However, given that he has already announced that 75% of his staff would be cut and that the Coast Guard will be merged with the Department of Fisheries and Oceans, as well as because of other positions he has taken on the Coast Guard, we must warn him that consultations must be meaningful. From what I can see in the House of Commons there is a true consultation effort on the part of Transport Canada. We wouldn't want those consultations to be simply put aside.

[*Text*]

M. Guimond: Monsieur Gagnon, possiblement que ça se reflète sur la liste des membres de la SODES. Je voudrais vous faire le commentaire suivant vis–à–vis des dossiers de contenu. C'est peut–être seulement l'usage des mots. Notre langue est faite de telle sorte qu'on a parfois un déluge de mots dans un désert d'idées. C'est peut–être ce qui est beau dans la langue française. Vous dites concertant le pilotage:

> S'il y a réforme du système, il faudra cependant s'assurer d'appliquer des solutions qui respectent les grandes différences dans les conditions régionales canadiennes.

Monsieur Gagnon, ma grand–mère disait toujours: On ne peut pas être à moitié enceinte. Je vous pose la question directement. Doit–on abolir le pilotage de Saint–Lambert jusqu'aux Escoumains? Quelle est la position de la SODES à cet égard?

• 1100

M. Gagnon: Certainement pas. Notre proposition est claire. Quelques lignes plus haut, nous disions que le pilotage était un service essentiel. Nous disons dans la dernière phrase de ce paragraphe–là qu'il existe des différences importantes, et M. Gaudreault y a fait allusion plus tôt ce matin, entre le Saint–Laurent et les autres régions du pays en ce qui a trait au pilotage.

La position de la SODES a toujours été la même et elle l'est encore ce matin. Le pilotage est un service essentiel.

L'administration du pilotage pourrait peut–être être allégée, et nous encourageons le Comité et le gouvernement à regarder de quelle façon, comme dans tous les autres secteurs du transport maritime, on pourrait alléger les administrations et les bureaucraties.

M. Guimond: Donc, dans l'état actuel de la technologie, les aides à la navigation, les radars de positionnement ne peuvent remplacer les pilotes sur le Saint–Laurent.

M. Gagnon: Absolument pas. Il y a d'ailleurs une certaine unanimité dans l'industrie, à savoir qu'il y aura, d'ici quelques années, un grand avancement technologique au niveau du pilotage avec les systèmes de navigation par satellite. D'une part, je ne pense pas que le système soit déjà prêt et, d'autre part, il n'est pas évident qu'on pourra se passer du pilotage à ce moment–là. Actuellement, on ne peut certainement pas s'en passser.

M. Guimond: Au niveau du recouvrement des coûts de la Garde côtière, vous dites que le raisonnement est bon, mais qu'il faut s'assurer de la réduction des coûts la plus complète possible et que l'industrie ne considérera le recouvrement des coûts que comme ultime recours, quand la réduction des coûts sera finale et complète.

Donc, vos membres ouvrent la porte, dans une certaine mesure, à une récupération des coûts qui pourrait être acceptable. Je voudrais savoir où est le barreau. Certains chiffres ont été avancés, comme 35 millions de dollars et 200 millions de dollars. Qu'est–ce que l'industrie trouverait acceptable comme récupération des coûts pour les habitués de la Garde côtière?

M. Gagnon: C'est justement ce que je ne peux vous dire ce matin, puisque les travaux qui sont en cours actuellement visent à déterminer ce qui est particulièrement essentiel comme services de la Garde côtière dans le Saint–Laurent et à travers le

[*Translation*]

Mr. Guimond: Mr. Gagnon, it is probably reflected in the list of St–Lawrence Economic Development Council members. I just wanted to make the following comment on the issue of content. It might only be a question of usage. Our language is such that we sometimes get a deluge of words in a desert of ideas. That is perhaps the beauty of French language. Here's what you said concerning pilotage:

> If the system is to be reformed, we must ensure that the solutions applied take into account the important differences in Canadian regional conditions.

Mr. Gagnon, my grandmother used to say: One cannot be a little bit pregnant. I'm asking you the question directly. Should we abolish pilotage from Saint–Lambert to Escoumains? What is the position of the St–Lawrence Economic Development Council in this regard?

Mr. Gagnon: Certainly not. Our proposal is clear. A few lines back, we were saying that a pilotage is an essential service. In the last sentence of that paragraph, we are saying that there are important differences, and Mr. Gaudreault made reference to that earlier this morning, between the St. Lawrence and other regions of the country with regard to pilotage.

The position of SODES has always been the same and it still is this morning. Pilotage is an essential service.

The administration of pilotage could be made less onerous, and we encourage the committee and the government to look into the various ways through which, as in any other sector of marine transport, we could make administrationd and bureaucracies less cumbersome.

Mr. Guimond: So, in the present state of technological development, navigational aids and positional radars cannot replace pilots on the St. Lawrence.

Mr. Gagnon: Absolutely not. And, beside to–date the consensus in the industry is that, within a few years, pilotage will make great strides with satelite navigational systems. I do not think that such systems are ready yet and furthermore, there is no assurance that we can do away with pilotage. At the present time, we certainly cannot.

Mr. Guimond: In terms of the Coast Guard, cost recovery, you are saying that the argument is sound but that we must make sure that cost reduction goes as far as possible and that industry will consider cost recovery only as an last resort means, when cost reduction is complete.

So, your members are opening the door to a certain degree of cost recover which could be acceptable. I would like to know what the threshold is. Certain numbers have been bandied about, such as $35 million and $200 million. What level of cost recovery would the industry find acceptable for users of Coast Guard services?

Mr. Gagnon: This is precisely what I cannot tell you this morning, since work is now in progress to determine which Coast Guard services are essential on the St. Lawrence and throughout Canada. Once the industry has given the Coast

[*Texte*]

Canada. Quand l'industrie aura donné son avis à la Garde côtière et une fois que la Garde côtière aura contrôlé et réduit ses coûts au minimum acceptable, on pourra le savoir. Actuellement, on ne peut certainement pas donner un chèque en blanc en disant: Oui, quand vous serez rendus à tel montant, on sera prêts à payer».

L'industrie maritime n'est pas prête à payer. L'industrie maritime fonctionne dans un cadre global, et tant que la concurrence féroce des autres places portuaires et des autres systèmes de navigation existera, on ne pourra se permettre de dire: Oui, vous pouvez récupérer tel pourcentage de vos coûts ou tant de millions de dollars.

Il faut regarder ce qui se fait ailleurs et décider des services dont on a besoin. Je reviens à mon premier commentaire. Il ne faut pas aller trop vite non plus. Il faut laisser le temps aux gens de faire leur travail.

The Chairman: Mr. Gagnon, when can we expect your organization to come forward with any kind of substantive input vis-à-vis the commercial challenges industry might be facing, reduced subsidies, and increased commercialization? When can we get some specifics from your organization?

M. Gagnon: Le ministère fédéral des Transports en a déjà. Nous participons aux consultations, nous allons former des comités et nous donnons. . .

The Chairman: Do you have documentation you can provide to this committee—

M. Gagnon: Encore une fois, le problème est que cela se passe actuellement. Vous savez ce que la Garde côtière est en train de faire. Elle consulte, non seulement de façon régionale, mais aussi nationale.

The Chairman: Your organization, SODES, has all these people who belong to it. Surely, you have already stated a position. There is always going to be ongoing dialogue, but at one point in this whole process you have to stop talking and to start doing.

• 1105

Given that fact, does your organization have a policy paper that it has on the record today and that you can supply to this committee?

M. Gagnon: Sur la Garde côtière et la situation portuaire?

The Chairman: You were contacted by our committee clerk two weeks ago and asked to provide specific objectives this committee is looking for.

M. Gagnon: Est-ce que vous demandez que la SODES prenne position sur une possible réorganisation du secteur portuaire? Ce n'est pas à nous de vous le dire. Je prends les questions que vous nous posiez dans le cadre de référence qui nous a été envoyé par le greffier. Nous en avons pris connaissance et nous n'avions pas l'impression que c'était à nous de définir ce que le gouvernement fédéral ferait précisément de ses ports.

The Chairman: Unfortunately, Mr. Gagnon, you are representing all these individuals. As a stakeholder, you should have the responsibility of inputting for this committee, and in the very process, inputting for the Minister of Transportation on this, which is very apparently a historic and politically significant, comprehensive overhaul of the entire marine sector. If we go ahead and do what we think is right, we can't expect Mr. Gagnon to come back a little later and say, gosh, why didn't

[*Traduction*]

Guard its point of view and once the Coast Guard has controlled and reduced its costs to an acceptable minimum, then we will know. At the present time, we can certainly not give a blank cheque saying that when they reach a certain amount, we will be ready to pay.

The marine industry is not ready to pay. It operates in a global context and as long as fierce competition continues to exist in other ports and with other navigation systems, we will not be able to afford to say: Yes, you can recover a certain percentage of your costs or so many million dollars.

We have to look at what is being done elsewhere and decide which services we need. So I am back to my initial comment. We must not move along too fast. We must give people the time they need to do their job.

Le président: Monsieur Gagnon, quand pouvons-nous compter que votre organisation nous présentera des données concrètes par rapport aux défis commerciaux que devra vraisemblablement relever le secteur, à la réduction des subventions et à une commercialisation accrue? Quand votre organisation sera-t-elle en mesure de nous fournir des éléments précis?

Mr. Gagnon: The federal Minister of Transport already has some. We take part in consultations, we will set up committees and we will give. . .

Le président: Avez-vous des documents à fournir au comité. . .

Mr. Gagnon: Once again, the problem is that this is going on as we speak. You know that the Coast Guard is doing it at the present time. It is holding a consultation, not only at the regional level, but also at the national level.

Le président: Votre organisation, la SODES, compte une longue liste de membres. Vous avez certainement formulé une position. Le dialogue va toujours se poursuivre, mais à un moment donné, il faut cesser de parler et passer aux actes.

Cela étant dit, votre organisation a-t-elle élaboré un énoncé de principe qu'elle pourrait transmettre au comité dès maintenant?

Mr. Gagnon: On the Coast Guard and the port situation?

Le président: Notre greffier a communiqué avec vous il y a deux semaines et il vous a demandé de fournir certains objectifs qui intéressent le comité.

Mr. Gagnon: Are you asking SODES to take a stand on a possible reorganization of the port sector? We are not the ones to say. I have understood the questions you have put to us within the framework given us by the clerk. We have examined it and we did not feel it was up to us to spell out what the federal government should do concerning its ports.

Le président: Malheureusement, monsieur Gagnon, vous représentez toutes ces personnes. À titre de partie intéressée, vous devriez avoir la responsabilité de communiquer des idées au comité et, du même coup, au ministre des Transports, sur une question qui selon toute vraisemblance aura une portée historique et politique puisqu'il s'agira du remaniement complet de l'ensemble du secteur maritime. Si nous allons de l'avant et si nous prenons des décisions qui nous semblent appropriées,

[*Text*]

they do it this way, because Mr. Gagnon, representing SODES, didn't come forward with any suggestions other than some philosophy.

M. Gagnon: Vous nous demandez de nous prononcer sur une éventuelle réforme du secteur portuaire au Canada, n'est–ce pas? Nous vous avons donné les grandes lignes de ce que la communauté maritime du Saint–Laurent considère comme les paramètres qui devraient guider les travaux de Transports Canada, si je comprends bien.

The Chairman: Okay, thanks. I have lots of parameters. I need detail.

Mr. Gouk.

Mr. Gouk: Mr. Chairman, I found your comments quite interesting, because I feel much the same way. The whole concept of the committee is to find out what the users want.

You're the people in the field. You're the ones who work with this day by day. We do all kinds of other things. Now we're coming to you and saying the system isn't working as well as we think it might; how it might it work better? What we're looking for is something very specific.

I've listened to what you've said. As the chairman has pointed out, you were a little short on specifics. You gave some generalities. But we have generalities galore. What we're really looking for is specifics on the things you would be concerned about losing or having changed, in the event of new policy, or the things you would be concerned we won't change but need to be changed; those specific things.

When we hear that from enough people... If you say one thing and everybody else says something different, chances are we're not going to implement what you say. But if, on the other hand, we hear from a lot of people some major concern—don't touch this; make sure you do that—if we hear from enough people, it's probably going to become part of a new policy. That's the purpose of our travelling, and that's the kind of thing we're looking for from you.

M. Gagnon: Vous nous demandez si le modèle de la politique des aéroports est bon pour les ports. Nous vous répondons oui. Cependant, il ne s'applique pas entièrement et nous vous expliquons pourquoi il ne s'applique pas entièrement. Je pense que c'est une réponse assez spécifique. On dit que la politique des aéroports comprend une plus grande autonomie régionale et nous disons que c'est ce qu'il faut pour le Saint–Laurent.

Par contre, nous vous disons que le gouvernement doit garder en tête l'intérêt national. Est–ce que vous voulez qu'on vous dise s'il faut fermer les ports du Saint–Laurent? Est–ce que vous voulez qu'on vous dise comment nommer le conseil d'administration des ports?

Mr. Gouk: But when you talk about how we should be concerned about the national interest, what should we be looking at when we should be concerned about the national interest? We thought we would be looking after the national

[*Translation*]

nous ne voulons certainement pas que M. Gagnon vienne par la suite critiquer notre décision parce que lui, le représentant de SODES n'avait fait aucune proposition concrète au moment opportun et s'était borné à nous livrer des considérations d'ordre strictement théoriques.

Mr. Gagnon: You are asking us to express an opinion on a potential reform of the port sector in Canada, are you not? We have given you the essential features of what the St. Lawrence marine community sees as the parameters which should guide the work of Transport Canada, as I understand it.

Le président: D'accord, merci. Des paramètres, j'en ai beaucoup. Ce qu'il me faut, ce sont des détails.

Monsieur Gouk.

M. Gouk: Monsieur le président, j'ai trouvé vos commentaires fort intéressants, puisque je partage votre opinion à ce sujet. La raison d'être du comité est de savoir ce que veulent les usagers.

Vous êtes les gens sur place. Vous êtes ceux qui travaillent dans le domaine quotidiennement. Nous avons toutes sortes d'autres chats à fouetter. Nous nous adressons à vous car, selon nous, le système ne fonctionne pas aussi bien qu'il le pourrait, pour que vous nous disiez comment on pourrait en améliorer le fonctionnement. Nous cherchons des réponses très précises.

J'ai écouté ce que vous avez dit. Comme l'a souligné le président, vous n'avez pas été trop précis. Vous vous êtes borné à des généralités. Or, nous en avons en masse des généralités. Ce qu'il nous faut, ce sont des observations précises sur certaines choses que vous n'aimeriez pas voir disparaître ou changer, advenant une nouvelle politique, ou encore celles auxquelles nous ne toucherons peut–être pas et qui pourtant d'après vous devraient changer. Voilà le genre d'observations précises qu'il nous faut.

Lorsque beaucoup de gens nous disent la même chose... Si tout le monde dit le contraire de ce que vous nous dites, alors il est peu probable que nous allons nous arrêter à votre proposition. Cependant, si ce que vous nous dites vient corroborer et confirmer ce que beaucoup de gens nous ont dit, alors nous allons probablement intégrer cet aspect à la nouvelle politique. Voilà pourquoi nous nous déplaçons. Voilà ce que nous tentons d'obtenir de vous.

Mr. Gagnon: You are asking whether the airport policy model is adequate for ports. Our answer is yes. However, it does not apply entirely and we are telling you why. I think this is a rather specific answer. The airport policy is to provide greater regional autonomy and we say that this is what the St. Lawrence needs.

Conversely, we are telling you that the government must keep the national interest in mind. Would you want us to tell you that the St. Lawrence ports should be closed? Do you want us to tell you how the board members of port authorities should be appointed?

M. Gouk: Quand vous nous dites que nous devons nous soucier de l'intérêt national, de quoi devrions–nous nous soucier au juste? Nous avons cru que le fait de veiller à l'intérêt national consisterait peut–être à réduire la présence

[*Texte*]

interest, perhaps, if we got the government out, if we got the layers of bureaucracy out, if we gave the individual ports more power over their own thing. What we're hearing from a lot of them is, we have to report here, we have to report there, we have all these budget constraints, we have to wait on answers, we have to wait on policy, and then we get policies we don't like.

So in terms of the national interest, what kind of things should we be watching for that we don't do or that we should do? What is it you're concerned we might mess up in the national interest?

• 1110

M. Gagnon: Vous vous engagez vers une décentralisation du secteur portuaire et vers une plus grande autonomie régionale à travers les ports du Saint–Laurent et du Canada. Nous vous disons que c'est une bonne idée. Continuez dans cette voie, mais le gouvernement fédéral doit jouer un rôle de coordination pour éviter que l'intérêt national ne soit pas pris en considération afin qu'on puisse continuer à garder l'idée d'un réseau portuaire canadien.

Vous avez un modèle. Vous nous avez demandé de nous prononcer sur ce modèle et c'est ce qu'on fait.

Mr. Gouk: That's the whole point. We don't want you to follow us. We want you to tell us what you want, so you can follow your own goals and aspirations and we can get out of the way.

M. Gagnon: Le secteur portuaire est la responsabilité du gouvernement fédéral présentement, enfin pour la plus grande partie. Nous devons, en tant qu'industrie, vous dire quels sont nos intérêts et nos attentes par rapport à cela. Est–ce que vous voulez qu'on monte une politique maritime nationale?

Mr. Gouk: We'd like to hear what kind of policy you think should be developed, certainly. That's why we're here.

M. Gagnon: J'avais l'impression que c'était ce que je faisais.

The Chairman: Mr. Gagnon, thank you very much for coming before the committee. We appreciate your time.

Our next witness is from the Association québécoise des transporteurs aériens. Right on time, as a good shipper should be, I suppose.

Good day, sir, and welcome before our committee. Thank you for taking the time to be with us. Please give us your presentation.

M. Brian Jenner (président et chef de la direction de l'Association québécoise des transporteurs aériens inc.): Monsieur le président, monsieur le député de Beauport—Montmorency—Orléans et membres du Comité, permettez–moi d'abord de situer un peu l'AQTA. L'Association québécoise des transporteurs aériens est une association patronale regroupant des sociétés de transport aérien oeuvrant sur le marché québécois.

Nous avons comme mission la promotion d'un environnement économique et réglementaire respectueux du droit des transporteurs d'offrir leurs services, du droit du consommateur de recevoir ces services et du droit des travailleurs de gagner leur vie en exécutant ces sevices.

[*Traduction*]

gouvernementale, à supprimer des couches de bureaucratie, à accorder plus d'autonomie locale à chaque port. Les administrations des ports se plaignent du fait qu'elles ont toute une série de rapports à préparer, que leurs budgets sont limités, qu'elles doivent attendre pour obtenir des réponses, des lignes de conduite qui, lorsqu'elles leurs arrivent, ne font pas leur affaire.

Ainsi, sur le plan de l'intérêt national, à quoi devrions–nous être attentifs, que devrions–nous faire? Quel faux pas pourrions–nous commettre qui irait à l'encontre de l'intérêt national?

Mr. Gagnon: You're going towards a decentralization of the port sector and towards greater regional autonomy in all ports of the Saint–Lawrence in Canada. We're telling you it's a good idea. Keep on going that way, but the Federal government must play a coordinating role to make sure our national interests is looked after and also that we can continue with the idea of a Canadian port network.

You have a model. You've asked us to say what we think about that model and that's what we're doing.

M. Gouk: Voilà le point crucial. Nous ne voulons pas que vous nous suiviez. Nous voulons que vous nous disiez ce que vous voulez quels sont vos désirs afin que vous puissiez poursuivre vos propres objectifs et aspirations sans nous avoir dans les jambes.

Mr. Gagnon: The port sector is the Federal government responsibility right now, at least for the most part. As an industry, we have to tell you what our interests and expectations are in that context. Do you want us to plan a national Maritime policy?

M. Gouk: Nous aimerions savoir quelle devrait être la politique, à votre avis. C'est pour cela que nous sommes ici.

Mr. Gagnon: I had the impression that's what I was doing.

Le président: Merci d'avoir comparu devant notre comité, monsieur Gagnon. Nous apprécions beaucoup.

Notre prochain témoin nous vient de l'Association québécoise de transporteurs aériens. Exactement à l'heure, comme tout bon armateur, je crois bien.

Bonjour, monsieur et bienvenue au comité. Merci d'avoir pris le temps de venir nous voir. Allez–y avec ce que vous avez à nous dire.

Mr. Brian Jenner (President and CEO Association québécoise des transporteurs aériens inc.): Mr. Chairman, honourable member for Beauport—Montmorency—Orléans and members of the Committee, I would first like to give you an idea of what the AQTA is. The *Association québécoise des transporteurs aériens* is an employers' association made up of air transport companies working in the Quebec market.

Our mission is to promote an economic and regulatory environment respectful of the right of transporters to offer their services, of consumers to use these services and of workers to earn a living delivering these services.

[*Text*]

Notre membership se situe à 75 entreprises de transport aérien sur une possibilité d'environ 150 au Québec. Notre succès dans le domaine du recrutement n'est pas relié strictement à la langue ou à des particularités du système de transport aérien régional. Comme ailleurs au Canada, nos membres exploitent des avions de quatre places, mais ils exploitent aussi des avions de 400 places.

On connaît autant l'exploitation d'un Cessna–310 que celle d'un Airbus–310. Que tout se déroule en français ne change rien au fait que les membres de l'AQTA sont tout à fait représentatifs de l'ensemble de l'industrie canadienne. De juridiction fédérale, le transport aérien ne connaît aucune frontière. L'AQTA non plus. Nos membres sont à l'image de l'industrie du transport aérien n'importe où au Canada.

Nous remplissons notre mandat d'un point de vue résolument national. En participant à la plupart des forums du domaine aérien, on essaie de contribuer à la création d'un environnement politique et réglementaire qui facilitera la pleine jouissance et le développement de l'industrie, un environnement socio–économique où le transporteur aérien se développe sans règlement inutile ou inefficace, sans règlement inutilement coûteux et sans contrainte économique contreproductive.

Nous visons la création d'un environnement suscitant la confiance des investisseurs. Donc, les entreprises de transport aérien pourront offrir de plus en plus de services et créer de plus en plus d'emplois. Notre quotidien n'est pas non plus dissocié de la lutte qui nous entoure. On fait partie de l'économie et de la société québécoise. Chacune de nos gaffes et chacun de nos bons coups sont comptabilisés dans le résultat de l'ensemble du pays. On a donc tout intérêt à ce que notre industrie soit en santé.

• 1115

En dépit de tous nos efforts, tout n'est pas rose dans notre domaine. Ne craignez rien, le système est tout à fait sécuritaire. Cependant, l'environnement socio–économique et réglementaire n'encourage pas encore le plein épanouissement de l'industrie. On souffre encore de contraintes inutiles et contreproductives, surtout sur les marchés non touristiques.

Entre Montréal et Sept–Îles, le billet normal aller–retour coûte environ 595$, auxquels s'ajoutent 112$ de taxes directes, la TPS, la TPQ et la taxe de transport aérien. Déjà, dans les 595$, on trouve les frais d'atterrissage, de stationnement, de location de comptoir et maints autres frais chargés par l'État.

Mise en perspective, la situation des régions se compare aux services internationaux non touristiques. Le billet normal Montréal–Paris coûte près de 4 000$. Dans les deux cas, les politiques fédérales du *user pays* s'appliquent au transport aérien plus que dans toute autre forme de transport.

La solution au problème du transport aérien passe non seulement par la réduction de notre secteur public hypertrophié, mais aussi par l'élimination des règlements qui contraignent inutilement le secteur privé. Une réglementation inutile ou inutilement coûteuse contribue à une augmentation des prix au point d'éloigner la clientèle.

À ce moment, les investisseurs fuient et les travailleurs deviennent chômeurs, tandis que d'autres ne voient jamais leur rêve professionnel se concrétiser. C'est sur ce plan arrière que nous avons analysé la politique nationale des aéroports, en vue d'évaluer son impact sur notre avenir.

[*Translation*]

Our membership is made up of 75 air transportation firms out of a possible 150 in Quebec. Our success in recruiting is not strictly based on language or things specific to the regional air transport system. As elsewhere in Canada, our members fly four seat airplanes, but they also have some 400 seaters.

We know as much about flying a Cessna–310 as we do about an Airbus–310. The fact that everything is done in French changes nothing to the fact that the members of the AQTA are totally representative of the whole Canadian industry. Falling under federal jurisdiction, air transport knows no frontiers. Neither does the AQTA. Our members are a reflection of the air transport industry anywhere in Canada.

We fulfill our mandate from a resolutely national point of view. By participating in most forums in the air sector, we try to contribute to creating a political and regulatory environment facilitating the full enjoyment and development of the industry, a socio–economic environment where the air transporter can develop without useless or inefficient regulations, without uselessly costly regulations and without counterproductive economic restrictions.

Our goal is to create an environment which will build up the confidence of investors. So air transport firms will be able to offer more and more services and create more and more jobs. Our daily concerns are not dissociated from the struggle surrounding us. We are part of Quebec's economy and society. Every one of our mistakes and successes are entered into this country's balance sheet. Our interests command that our industry be a healthy one.

Despite all our efforts, everything isn't roses in our area. But don't be afraid, the system is quite safe. However, the socio–economic and regulatory environment is not yet conducive to the full development of the industry. We're still suffering from useless and counterproductive constraints especially in non–tourist oriented markets.

Between Montreal and Sept–Îles, the normal return ticket costs something like $595 plus $112 of different direct taxes, GSP, PST and air transport tax. Already, in the $595, you have landing fees, counter rental and other government charges.

Put into perspective, the regional situation can be compared to international non–tourist oriented services. The price of a normal Montreal–Paris ticket is almost $4,000. In both cases, the Federal user pay policies apply to air transport more than for any other form of transport.

The solution to the air transport problem goes not only through a decrease in our hypertrophic civil service but also the elimination of those regulations that are a useless constraints on the private sector. Useless or uselessly costly regulations contribute to such an increase in prices that clients are kept away.

These days, investors are running away and workers become unemployed while others never see their professional dreams realized. This is the background to our analyses of our national airport policy with a view to evaluating its impact on our future.

[*Texte*]

La dévolution des aéroports, en apparence, réduit la taille de la fonction publique fédérale. Nous disons bien en apparence, pour deux raisons. D'abord, ce n'est en grande partie qu'un transfert de personnel vers le secteur privé. Dans l'analyse finale, le public voyageur devrait continuer à payer la plupart de ces travailleurs qui étaient autrefois dans le secteur public.

Dans un deuxième temps, le secteur public réagit en autodéfense à l'amputation de ses emplois. Les fonctionnaires jadis occupés par l'offre de services publics, sont maintenant préoccupés et grandement occupés par la réglementation des aéroports. Les activités réglementaires, à l'heure actuelle, sont fiévreuses, comme bientôt l'activité de l'application de la loi sera fiévreuse.

L'effet négatif de la nouvelle réglementation sera d'autant plus négatif que la réglementation sera souvent inutile et contreproductive. Citons en exemple la nouvelle réglementation qui se prépare pour les services d'incendie aux aéroports. Bien sûr, sous le régime des fonctionnaires, on a eu des services d'incendie depuis fort longtemps. La logique des fonctionnaires chargés de la réglementation veut que ces services se poursuive sous le régime des aéroports privés.

À ce sujet, nous avons fait quelques calculs. Les services d'incendie aux aéroports canadiens à l'heure actuelle coûtent environ 50 millions de dollars par année. Sur une période de 30 ans, la note monte à 1,5 milliard de dollars en coûts directs, à 8 milliards de dollars en coûts incluant les intérêts. En retour, on estime probable que le service d'incendie durant une période de 30 ans sauve une vie. L'un dans l'autre, nous craignons que la rétrospective nous démontre éventuellement que la dévolution des aéroports aura été nettement plus coûteuse pour le public voyageur et pour le contribuable.

Par ailleurs, les chiffres de la politique nationale des aéroports nous laissent perplexes, du moins incertains. Les huit aéroports régionaux du Québec, autres que Montréal et Québec, rapportent à l'heure actuelle environ 3 millions de dollars. Les coûts d'exploitation sont à 10 millions de dollars, et selon Transports Canada, le déficit de 7 millions de dollars serait éliminé d'ici cinq ans.

• 1120

On prétend que ce tour de force de gestion sera réalisé principalement en sabrant dans les coûts. Nous voulons bien le croire, d'autant plus que le transport régional est déjà trop coûteux. Nous voudrions même voir les coûts diminuer plutôt qu'augmenter aussi légèrement que les fonctionnaires le croient.

Si on est en mesure de couper autant dans les coûts d'exploitation des aéroports déficitaires, comment se fait-il qu'on n'a pas réalisé les mêmes économies dans des aéroports rentables comme Montréal et Vancouver? Comment se fait-il qu'à ces aéroports, les coûts pour le public voyageur augmentent plutôt que de diminuer? Que vous ne soyez pas en mesure de répondre n'est pas surprenant. Le gouvernement du Canada peut toujours souligner qu'il s'est départi des responsabilités de la gestion des aéroports.

Ce qui nous surprend, ce n'est pas que vous ne soyez pas en mesure de répondre à la question, mais plutôt que nous ne soyons pas en mesure de le faire.

[*Traduction*]

The transfer of airports appears to decrease the size of the Federal Public Service. We say appears, for two reasons. First, it's mainly a transfer of staff to the private sector. In the final analysis, the travelling public will have to continue to pay most of those workers who used to be in the public sector.

Second, the public sector has a reaction of self defence when faced with jobs being amputated. Civil servants who used to be busy offering services to the public are now concerned and extremely with the regulating of our airports. Right now, regulatory activities are at a fever pitch and soon enforcement activity will reach the same fever pitch.

The negative impact of the new regulations will be all the more negative as the regulations will often be useless and counterproductive. Let's just give the example of the new regulations being prepared for airport fire fighting services. We've had fire fighting services for a long time under the Civil Service regime. The logic of the civil servants in charge of regulations means that those services must still be offered when airports are privatized.

We've done a few calculations on that. Canadian airport fire fighting services now cost approximately $50 million a year. Over a 30–year period, this means $1.5 billion in direct costs and $8 billion total costs, including interest. In return, probabilities are that the fire fighting services over 30 years will have saved one life. All in all, we are afraid that hindsight will eventually show that the devolution of airports will have been definitely more costly for the travelling public and the taxpayer.

On the other hand, national airport policy figures leave us perplex, or at least uncertain. Quebec's eight regional airports, other than the ones at Montreal and Quebec City, bring in some $3 million a year today. Operating costs are $10 million and according to Transport Canada the $7 million deficit will be eliminated within five years.

This management *tour de force* is supposed to be accomplished mainly by cutting expenditures. We'd like to believe that especially as regional transport is already too expensive. We would like to see costs decrease rather than increase as slightly as the public servants think.

If we can slash operating costs at airports running a deficit, how come the same savings haven't happened in profitable airports like Montreal and Vancouver? How is it that at those airports, costs charged back to the travelling public are increasing rather than decreasing? It's not astonishing that you're in no position to reply. The government of Canada can always point out that it has got rid of its responsibility for airport management.

What we find astonishing isn't that you're not in a position to answer the question but rather that we're not in a position to do it either.

[*Text*]

La gestion des aéroports a été dévolue à des administrations locales sans obligation d'y faire participer les transporteurs, même pas minoritairement, même pas symboliquement.

Un aéroport est un outil de transport aérien au même titre que les avions. Si les aéroports n'étaient pas des monopoles naturels, chaque transporteur aurait le sien. Les aéroports ne sont rien sans les transporteurs aériens. Pourtant, dans sa grande sagesse, le gouvernement fédéral n'a pas cru bon de voir les transporteurs aériens s'engager dans la gestion des aéroports.

Nous sommes venus pour vous dire qu'il n'est jamais trop tard pour bien faire et qu'il serait encore temps pour le gouvernement d'imposer une représentation des transporteurs aux administrations aéroportuaires. À ce moment–là, on aurait confiance que les aéroports seraient gérés de façon à maximiser leur efficacité et à minimiser leurs coûts.

L'autre volet de la politique nationale des aéroports pose le problème contraire. Dans le milieu, on est tous d'accord sur le fait que la commercialisation des services de navigation aérienne est une nécessité. Le gouvernement ne peut plus accepter de subventionner le déficit de ces services. Le public voyageur ne peut plus accepter des hausses de prix, surtout dans les marchés régionaux qu'on vient de mentionner. Au contraire, on doit absolument réaliser des baisses de coûts.

Le secteur public n'est pas en mesure d'assainir ses finances. La commercialisation s'impose donc, pourvu qu'elle soit faite sous une forme qui réduise les coûts tout en protégeant les intérêts des régions, des PME. Dans ce cas–ci, cela inclut la particularité du Québec qui s'appelle le «français dans l'air». Cela doit être protégé.

Le ministre des Transports a déjà annoncé son intention de privatiser les services de navigation aérienne par la voie d'une société à but non lucratif. La gouverne de cette société serait en large partie sous le contrôle de l'industrie. Voilà que contrairement à ce qu'on a fait dans le cas des aéroports, on reconnaît l'intérêt et la capacité de l'industrie du transport aérien de gérer le plus efficacement possible et de manière la plus efficiente possible ses infrastructures essentielles.

Le risque dans ce cas–ci est que le gouvernement dose mal la participation de l'industrie au sein du conseil d'administration de la nouvelle corporation des services de navigation aérienne.

Pour protéger le droit des régions, et en particulier le droit au français dans l'air, les postes au conseil du SNA, le Système de navigation aérienne, devront être distribués à parts égales entre les représentants régionaux et nationaux, entre les exploiteurs de gros avions et les exploiteurs de petits aéronefs, entre les grandes entreprises et les PME, entre l'aviation commerciale et l'aviation privée.

Même commercialisé, le SNA est un service public. Il doit demeurer accessible à tous sur une base de justice et d'équité. La représentation au conseil d'administration du SNA devrait être pensée en fonction de la démocratie.

Concentrer la représentation de l'industrie dans les mains des gros transporteurs internationaux représente un risque inacceptable pour les autres utilisateurs du service.

[*Translation*]

Airport management was handed over to local administrations without any obligation for carrier participation, not even as a minority or as a symbol.

An airport is an air transport tool just as airplanes are. If airports were not natural monopolies, each transporter would have his own. Airports are nothing without the airline companies. However, in its great wisdom, the Federal government did not feel it proper to have airline companies involved in airport management.

We've come to tell you that it's never too late to do the right thing and that it's still time for the government to impose transporter representation on airport administrations. If that were to be done, we're confident that airports would be managed in such a way as to maximize their efficiency and minimize their costs.

The other side of our airport national policy poses the contrary problem. In our circles, we all agree that commercialization of air navigation services is a necessity. The government can't keep on subsidizing that deficit. The travelling public can't accept price increases any more especially in the regional markets we've mentioned. On the contrary, we must absolutely bring down costs.

The public sector is not in a position to improve its finances. Commercialization is therefore a must as long as it's done in such a way as to decrease costs while protecting the interests of the regions and SMBs. In this case that also includes Quebec's distinctive characteristic of ''French in the air''. That must be protected.

The Department of Transport has already announced its intention to privatize air navigation services through a non–profit corporation. The administration of that corporation would be mostly industry controlled. Contrary to what's being done for airports, there is recognition of the air transport industries interest in and capacity to manage its essential infrastructures as efficaciously and efficiently as possible.

In this case, the risk is that the government will misjudge the industries' presence on the board of directors of the new Air Navigation Services Corporation.

To protect regional rights and more particularly the right to French in the air, positions on the ANS board, the Air Navigations Systems Board, will have to be shared out equally amongst regional and national representatives, owners of large airplanes and small aircrafts, big business and small and medium–sized businesses, commercial aviation and private aviation.

Although commercialized, the ANS remains a public service. It has to remain accessible to all on a basis of justice and fairness. The representation on the ANS board should be thought of in terms of democracy.

Leaving industry representation up to the big international transporters represents an unacceptable risk for the other users of this service.

[*Texte*]

Ce n'est que par l'entremise d'une vision claire des enjeux véritables qu'ensemble on construira une industrie où il sera intéressant d'investir, où il sera bon d'exercer sa profession et où il sera commode et sécuritaire d'en profiter en tant que consommateur. Cet objectif sera atteint par l'AQTA lorsqu'il le sera par vous. On a chez nous beaucoup confiance dans l'avenir de l'industrie québécoise, car les Québécois ont l'avantage d'être de grands professionnels, dynamiques, audacieux et innovateurs. Il reste au gouvernement fédéral de nous offrir son concours.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Jenner, for your presentation to this committee.

I should note for the record and for our other witnesses and guests that on occasion this committee will be switching gears to hear from representatives of the air side, only because our committee was in the midst of a tripartite air study examining the minister's national airports policy, commercialization of the air navigation system, and the bilateral agreement. As a result, we will remain open to hear representation in Quebec on this important issue as well. As I say, that particular study stands suspended until we complete the marine study.

We'll now turn to questions. Mr. Guimond, please.

M. Guimond: Bonjour, monsieur Jenner.

Après avoir commencé l'étude de la nouvelle politique nationale des aéroports édictée par le ministre Young, le 14 juillet dernier, on a commencé les audiences l'automne dernier à Ottawa. À un moment donné, on a eu des représentants du groupe des cinq qui favorisaient une société à but non lucratif et c'est devenu le groupe des six. J'aimerais vous entendre à ce sujet. C'est exact, donc, que l'AQTA s'est jointe au groupe des cinq en vue de favoriser la commercialisation du service de navigation aérienne?

M. Jenner: Effectivement, c'est l'arrivée de l'AQTA qui a fait que ça s'est transformé du groupe des cinq au groupe des six.

M. Guimond: Monsieur Jenner, vous êtes, je crois, un Ontarien anglophone d'origine. Je vous félicite pour la façon dont vous maniez la langue française. J'ai apprécié aussi le fait que vous avez été l'un de nos rares témoins à faire valoir la question du français dans l'air au–dessus du territoire québécois.

Ça demeure encore mon inquiétude. D'abord, le gouvernement a annoncé qu'il allait de l'avant avec la commercialisation du service de navigation aérienne. Est–ce qu'on peut s'assurer que si un jour toutes ces activités–là sont regroupées dans un supercentre commercial à Mississauga ou ailleurs, les pilotes, les équipages et les contrôleurs aériens vont pouvoir continuer à travailler en français sur le territoire au–dessus du Québec? Est–ce qu'on va pouvoir avoir des garanties?

M. Jenner: Monsieur Guimond, vous savez comme moi que la politique nationale de bilinguisme est une politique qu'on s'est donnée comme Canadiens et qu'elle n'est effectivement pas donnée. Il y a des coûts en cause. Ces coûts ont été acceptés par le gouvernement.

[*Traduction*]

• 1125

It's only through a clear vision of the real issues that, together, we'll be able to build an industry that will attract investment, where it will be interesting to exercise one's profession and which will be easy and safe to use as a consumer. This objective will be attained by the AQTA when you have attained it yourselves. We're quite confident in the future of the Quebec industry because Quebeckers have the advantage of being great professionals, dynamic, daring and innovative. It's now up to the federal government to offer us its cooperation.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Jenner, de votre exposé.

Pour le mémoire et pour la gouverne de nos autres témoins et invités, j'aimerais souligner que notre comité changera son fusil d'épaule pour entendre les représentants du secteur aérien seulement parce que notre comité s'occupe d'une étude tripartite à ce sujet, étudiant la politique des aéroports nationaux du ministre, la commercialisation du système de navigation aérienne ainsi que l'accord bilatéral. Donc, nous allons entendre, au Québec, ce que les gens ont à dire à ce propos–ci. Comme je l'ai dit, cette étude–là ne se fera que lorsque nous en aurons terminé avec notre étude sur le secteur maritime.

Nous passons maintenant aux questions. Monsieur Guimond, s'il vous plaît.

Mr. Guimond: Good morning, Mr. Jenner.

Having undertaken the examination of the new national airport policy moved by Mr. Young, the Minister, on 14th of July last, we undertook hearings last Fall in Ottawa. At one point, we had representatives from the group of those five who favour a non profit corporation and it has become the group of six. I'd like to hear you on that subject. So, is it true that the AQTA has joined the group of five in favour of commercializing air navigation services?

Mr. Jenner: Yes, with the arrival of the AQTA, the group of five became a group of six.

Mr. Guimond: Mr. Jenner, I believe you're an English speaking Ontarian, originally. I congratulate you for your handling of French. I also apprecaiate the fact that you are one of the rare witnesses to have raised the question of French in the air over Quebec territory.

That still remains a concern of mine. First, the government has annouced that it was going ahead with commercializing air navigation services. Can we be sure that if, one day, all those services are grouped in a commercial super centre in Mississauga or elsewhere, that the pilots, the crews and the air traffic comptrollers are going to be able to continue working in French in Quebec air space? Are we going to be able to get guarantees?

Mr. Jenner: Mr. Guimond, you and I both know that the national policy on bilingualism is a policy we have given ourselves as Canadians and that it is actually not given. There are costs associated with this. Those costs have been accepted by the government.

[*Text*]

Quand on va privatiser, et c'est justement la crainte qu'on a à l'heure actuelle, on veut savoir quelles mesures le gouvernement va prendre pour assurer le maintien du français dans l'air. D'un point de vue strictement économique, ce n'est pas rentable. Ça coûte plus cher que d'avoir un système unilingue. C'est rentable d'un point de vue social. Mais les gens qui vont gérer la nouvelle société du service de navigation aérienne, quelles décisions prendront–ils? Nous voulons le savoir à l'avance.

M. Guimond: Monsieur Jenner, vous avez sûrement suivi toute la mise en vigueur par le précédent gouvernement des administrations locales aéroportuaires, entre autres dans le cas des aéroports de Montréal. On sait que le gouvernement actuel a annoncé qu'il allait de l'avant dans le cas de l'aéroport de Winnipeg et probablement dans celui de Pearson. Je suis au courant qu'il y a des démarches pour Québec.

[*Translation*]

When we privatize, and that's exactly the concern we have right now, we want to know what steps the government is going to take to ensure that French is maintained in the air. From a strictly economic point of view, it isn't profitable. It costs a lot more than having a unilingual system. From the social side of things, it is profitable. But the people who set up the new air navigation service, what decisions will they be making? We want to know in advance.

Mr. Guimond: Mr. Jenner, you have certainly followed everything the preceding government did in setting up local airport administrations, especially in the case of the Montreal airports. We know that the present government has announced that it will go ahead with the Winnipeg airport and probably with Pearson. I know that things are under way for Quebec city.

• 1130

L'une des préoccupations des employés salariés de Transports Canada, c'est le maintien des acquis de leur convention collective, particulièrement le régime de retraite et les autres conditions, entre autres la sécurité d'emploi, etc.

On me dit que c'est censé être maintenu lors de la formation d'une administration aéroportuaire locale. Mais qu'est–ce qui se passe présentement à Mirabel et à Dorval? Il y a des coupures chez les pompiers, et ils disent qu'ils s'étaient fait garantir leur sécurité d'emploi. En réalité, il n'y en a pas. Ce sera important au prochain débat.

Est–ce que vous comprenez ma question?

M. Jenner: Je comprends très bien votre question, et ça rejoint mes remarques de tantôt. Je voudrais bien vous dire ce qui se passe, mais je ne le sais pas.

Jusqu'à présent, notre association n'a pas été consultée dans le processus de dévolution des aéroports. Notre association ne participe pas à la gestion de l'aéroport de Montréal. Il n'y a aucune participation de la part de représentants de transporteurs aériens, au grand chagrin de nos membres et au grand chagrin de l'association nationale—je me permets de parler en son nom—dont les membres sont aussi offusqués que nous de la situation.

Mais je ne peux pas répondre à votre question. On n'est pas partie prenante de la gestion de l'aéroport de Montréal.

Mr. Gouk: Mr. Jenner, thank you for your presentation. You certainly touched on a lot of areas. I'm just trying to get a handle on where your concerns lie.

First of all with airports, you're talking mainly, I gather, about the 26 national airports. That's where you feel there should be more input from airlines, for one.

Mr. Jenner: From whom?

Mr. Gouk: From the airlines, the airport authorities of the national airports. Is that where you're feeling the airlines should have more input?

One of Transport Canada's salaried employees' concern is to keep whatever working conditions they have negotiated under their collective bargaining agreement, and in particular their pension plan and job security.

I am told that the setting up of a local airport authority is not supposed to have any adverse effect on those working conditions. But what is now happening at Mirabel and Dorval? The firefighters, whose numbers are being reduced, are claiming they were guaranted job security. In fact, there is no job security. It will be an important issue in the next debate.

Do you understand my question?

Mr. Jenner: I understand it very well and it fits very well with my earlier comments. I would like to be able to tell you what is happening, but I do not know.

Up to now, our association hasn't been consulted in the airport transfer process. Our association is not involved in the management of the Montreal airport. To the great chagrin of our members and of the national association—and I take the liberty to speak on its behalf—neither are the airlines involved in the management of that airport, and their members are as offended as we are by the situation.

I cannot however answer your question. We are not at all involved in the management of the Montreal airport.

M. Gouk: Mr. Jenner, je vous remercie de votre exposé dans lequel vous avez abordé plusieurs questions intéressantes. J'essaie de comprendre vos préoccupations.

Vous estimez, semble–t–il, que les transporteurs aériens devraient participer davantage à la gestion des aéroports, et je suppose que vous songez ici aux 26 aéroports nationaux, n'est–ce pas?

M. Jenner: Qui devrait participer à leur gestion?

M. Gouk: Les transporteurs aériens, soit les autorités aéroportuaires des aéroports nationaux. N'est–ce pas votre avis?

[*Texte*]

Mr. Jenner: Yes, in particular with the national system of airports. There should be at least some input from the air carriers. The air carriers are the principal clients of the airports. The general public has never bought a single cent's worth of airport services. All airport services are offered through some intermediary. The principal reason they exist is for the air carriers, and we have no input on how the airports are run.

If they were not a natural monopoly, every air carrier would have his own airport, just as most trucking companies have their own terminals in various cities. However, because it's a natural monopoly, years and years ago the government got into the business of managing and supplying airports. Now they're getting out of it, but they're giving it to local governments. We're not sure—as a matter of fact, we're a long way from being sure—this is the most efficient way of operating the system.

We note there is an awful lot of fat in the system. If you can take the eight airports that are outside the national system in Quebec and if you can reduce costs by 70%, then there is enormous fat in the entire system because costs were never reduced by anything near that. Costs have continued to go up. In Vancouver they now charge you $10 or $20 to transit the airport. So costs have gone up. The costs haven't gone down for the air carriers, so the cost to the general public has gone up.

Mr. Gouk: I've looked at some small airports where in fact the airlines have been involved, and they have gone into the books and said, here are the inefficiencies, get rid of these and we will pay the difference, and that system has worked well.

The problem, from what you're suggesting, is that we have the airlines involved. Which airlines? Do we have an airline that is supposed to look after the concerns of airlines? Do we have the two major Canadian airlines? Do we have smaller airlines that fly in? What about the foreign carriers, which for national airports is a major concern, that we have to have these airlines coming in to be part of an international hub?

Mr. Jenner: As I mentioned, our association represents 75 airlines or air operators in the province of Quebec, and the national association represents 120 airlines across the country. There are organizations out there that can represent airlines within the administration of airports without necessarily falling into the trap of defending interests of very particular groups within the industry.

• 1135

Associations such as our own cover a broad base of air carriers, and the only way we can survive as an association is to defend scrupulously everyone's interest at the same time.

[*Traduction*]

M. Jenner: Oui, en particulier pour ce qui est du réseau national des aéroports. Les transporteurs aériens devraient au moins dans une certaine mesure participer à leur gestion puisqu'il s'agit des principaux clients des aéroports. Le grand public, lui, n'a jamais acheté un seul sou de services aéroportuaires. Tous les services aéroportuaires sont offerts par un intermédiaire. Ils sont essentiellement destinés aux transporteurs aériens qui n'ont pas un mot à dire sur la gestion des aéroports.

Si ce n'était de l'existence d'un monopole naturel dans le domaine aéroportuaire, tous les transporteurs aériens auraient leur propre aéroport tout comme la plupart des sociétés de camionnage ont leur propre terminus dans les villes qu'ils desservent. Or, en raison de ce monopole naturel, il y a bien des années, le gouvernement a pris en main la gestion et l'approvisionnement des aéroports. Le gouvernement se retire maintenant de ce domaine pour le confier à des autorités locales. Nous sommes cependant loin d'être sûrs que ce soit la façon la plus efficace de gérer le réseau.

Nous constatons l'existence de beaucoup de gaspillage dans le réseau. Si l'on peut réduire de 70 p. 100 les frais des huit aéroports situés au Québec qui n'appartiennent pas au réseau national, cela veut dire que le gaspillage était énorme. En effet, on n'a jamais réduit autant les dépenses. Les coûts ont cependant continué d'augmenter. L'aéroport de Vancouver impose maintenant une taxe de transit de 10 ou 20$. Les coûts ont donc augmenté. Si les coûts des transporteurs aériens ont augmenté, il est évident que le service aérien coûte davantage au grand public.

M. Gouk: Les transporteurs aériens participent avec succès à la gestion de certains petits aéroports. Après avoir étudié la situation financière de ces aéroports, les transporteurs aériens ont proposé des améliorations pour lesquelles ils ont décidé d'assumer la note.

Vous semblez laisser entendre que la solution de ce problème, c'est de faire participer les sociétés aériennes à la gestion des aéroports. Lesquelles? Y a-t-il une société aérienne qui peut parler au nom de toutes les sociétés aériennes? Ce rôle devrait-il être confié aux deux principaux transporteurs aériens canadiens? Qu'en est-il des petites sociétés aériennes? Qu'en est-il des transporteurs étrangers qui présentent, par la force des choses, un grand intérêt pour les aéroports nationaux, dans la mesure où ils veulent devenir des têtes de réseaux?

M. Jenner: Comme je l'ai dit, notre association représente 75 sociétés aériennes ou exploitants de services aériens au Québec, et l'association nationale, 120 au pays. Il existe donc déjà des organismes qui peuvent participer à la gestion des aéroports dans l'intérêt général de l'ensemble des sociétés aériennes.

Les associations comme la nôtre représentent une vaste gamme de transporteurs aériens, et la seule façon pour nous de survivre, c'est de défendre avec autant d'ardeur les intérêts de tous nos membres.

[*Text*]

Mr. Gouk: On the other side, on the privatization or commercialization of air navigation services, you've talked of a concern about the smaller operators not having a voice. How does that not reverse when you say that you represent all these different ones; ATAC, for example? The president of ATAC operates a relatively small aviation company out of a small airport in the interior of B.C.

Mr. Jenner: The chairman of ATAC operates a relatively small air firm in B.C. The president of ATAC is a full–time employee and has a lot of experience in the industry and with government and could very well fill at least a consultative position within the boards of various airports.

Mr. Gouk: But with air traffic services now, the entity that's assumed to be getting set up, ATAC has a very big part in that and your organization is part of the group that made the presentation for the not–for–profit concept.

Do you have some concerns about that not–for–profit set–up as it stands now?

Mr. Jenner: Clearly, the not–for–profit venue is the one that will guarantee effective service and efficient service. Air carriers involved in airports, or in the air navigation services, are the first ones to require the best service possible.

We sell timely, fast transportation. If our aircraft do not take off on time, then our passengers go to the next airline. This is true within the entire industry. If you're operating a helicopter and your helicopters aren't serviceable when your client wants them to be, then your client changes—

Mr. Gouk: But where do you see the problems in this proposed set–up?

Mr. Jenner: So the airlines have every interest in seeing a safe and effective service. What we need is an efficient service. The best way to get that is to have the airlines involved.

Mind you, now that the principle has been accepted, we still do not know what the minister has in mind with respect to the individual nominations on the board of directors. If the minister's idea of industry participation is to have board members coming from the major airlines and the international airlines to the exclusion of regional ones and of private operators and of small operators, then we have a problem. I say this because the national and the international air carriers have their agenda. They have their interests, and these do not necessarily coincide with the interests of, especially, the small air carriers.

I'll give you an example of what that translates into in concrete facts. Air carriers are responsible for the searching of passengers, security at the airports. Transport Canada doesn't offer that service; air carriers do. In Dorval the air carriers have got together and formed something of an ad hoc association to hire the services and carry out the inspections.

[*Translation*]

M. Gouk: Par ailleurs, vous avez dit que les petits exploitants craignaient qu'on ne tienne pas compte de leurs points de vue en ce qui touche la privatisation ou la commercialisation des services de navigation aérienne. Comment conciliez–vous cela avec le fait que vous dites que vous représentez toutes les sociétés aériennes et notamment les membres de l'ATAC. Le président de l'ATAC exploite une société aérienne assez petite à partie d'un petit aéroport de l'intérieur de la Colombie–Britannique.

M. Jenner: Le président de l'ATAC exploite en effet une société aérienne assez petite en Colombie–Britannique. Il est un employé à plein temps qui possède beaucoup d'expérience dans le domaine aérien et qui pourrait à tout le moins occuper un poste consultatif au sein des conseils d'administration des divers aéroports auxquels siègeraient aussi des représentants gouvernements.

M. Gouk: L'ATAC participe activement à la création de l'organisme chargé d'assurer les services de circulation aérienne et votre organisme fait partie du groupe qui s'est prononcé en faveur de l'idée d'un organisme à but non lucratif.

Avez–vous des réserves au sujet de l'organisme à but non lucratif qu'on propose à l'heure actuelle?

M. Jenner: De toute évidence, c'est cette formule qui garantira un service efficace et efficient. Les transporteurs aériens ainsi que les usagers des services de navigation aérienne sont les premiers à souhaiter que les services soient les meilleurs possibles.

Notre affaire, ce sont les transports rapides et fiables. Si notre avion ne part pas à l'heure, nous perdons nos clients à la concurrence. C'est vrai pour toutes les sociétés aériennes. Si vous offrez des services d'hélicoptère et que vos hélicoptères ne sont pas prêts lorsque vos clients en ont besoin, ils ne tarderont pas à s'adresser. . .

M. Gouk: Comment expliquez–vous vos réserves au sujet de la formule proposée?

M. Jenner: Les sociétés aériennes ont donc tout intérêt à ce que le service soit sûr et efficace. Nous avons absolument besoin d'un tel service. La meilleure façon d'assurer ce service, c'est de faire participer les sociétés aériennes à la création de cet organisme.

Bien que le principe ait été accepté, nous ne savons toujours pas à qui le ministre songe pour faire partie du conseil d'administration. Nous ne nous réjouirions pas si le ministre songeait, pour assurer la représentation de l'industrie, à ne nommer au conseil d'administration que des représentants des grandes sociétés aériennes et des sociétés aériennes internationales et excluait comme membres des représentants des sociétés régionales et des représentants des exploitants privés ainsi que des petits exploitants. En effet, les transporteurs nationaux ainsi que les transporteurs internationaux ont des objectifs bien précis. Leurs intérêts ne coïncident pas nécessairement avec les intérêts des petits transporteurs aériens.

Permettez–moi de vous donner un exemple concret. Les transporteurs aériens sont chargés de fouiller les passagers et d'assurer la sécurité dans les aéroports. Ce n'est pas Transport Canada qui offre ce service, mais les transporteurs aériens. À Dorval, les transporteurs aériens se sont regroupés pour former une association dont la seule raison d'être est d'engager des gens pour dispenser ces services et faire les inspections.

[*Texte*]

The cost to the smallest air carrier comes out at $6 per person. The cost to the largest air carrier comes out at 25¢ per person.

Because the large air carriers are in the majority on this committee, they decide how the cost will be transferred to each individual member. Of course, this is to the enormous chagrin of the very small air carriers, who are paying $6 per person for the service that large air carriers are getting for 25¢.

The large air carriers have control over it; they have the majority. So the majority can be a very dangerous thing for regional interests. It can be a very dangerous thing for the interests of small air carriers.

If we have to offer services in places such as Sept–Îles and Baie Comeau, if we have to offer air navigation services, towers, on a pay–as–you–go basis, then those services will become prohibitive in those areas. There's just not enough volume. You cannot possibly compare the cost of operating a tower in Toronto or in Montreal with the cost of operating the same type of service in outlying regions. So if we're on a commercialized basis, there's a tendency to go to user pay, in a very direct fashion.

• 1140

International air carriers have supported the commercialization project on the condition that there be no economic transfers. No economic transfers means that if you're going to Sept–Îles, you pay for the services you get in Sept–Îles. But no economic transfers means that you're no longer going to be able to get those services in Sept–Îles. We're not entirely sure that this is conducive to the maintenance of safety in the system.

Mr. Fontana: I appreciate your input, Mr. Jenner. I take it from your comment overall, with regard to the air navigation system, the commercialization and the airports, that you're favourable or positive.

You have some concerns as to whether or not the air carriers have been represented or even consulted. I have to object on the basis that there has been a tremendous amount of consultation with your organizations. I don't know about your specific organization, but you belong to ATAC, don't you?

Mr. Jenner: No, we don't belong to ATAC.

Mr. Fontana: I suppose that's your problem, then.

Mr. Jenner: Pardon?

Mr. Fontana: If you don't belong to ATAC... When we travelled, ATAC and aviation councils across the country gave us a lot of input and they expressed some concerns similar to yours, but in certain circumstances they indicated that negotiating with certain airports might very well be conducive to lowering the cost for consumers, not necessarily the reverse.

At the end of the day the thrust of the government, in airports and air navigation systems, is not to increase the cost to the consumers, but, obviously, to make the systems very efficient so that the consumer will not be paying any more for air services in this country. I believe that at the end of the day that's exactly what you're going to have.

[*Traduction*]

Ce service coûte six dollars par personne aux petits transporteurs aériens contre 25c. par personne pour les gros.

Étant que les gros transporteurs aériens constituent la majorité des membres de ce comité, ce sont eux qui décident à combien s'établira la quote–part de chaque membre. C'est évidemment au grand chagrin des petits transporteurs aériens qui paient 6$ par personne un service que les gros transporteurs obtiennent pour 25c..

Puisqu'ils sont majoritaires au sein du comité, ce sont des gros transporteurs aériens qui ont le dernier mot. On voit bien qu'on a des raisons de craindre pour les intérêts régionaux ainsi que pour les intérêts des petits transporteurs aériens lorsque c'est la majorité qui mène.

Dans des endroits comme Sept–Îles and Baie Comeau, si nous devons offrir des services de navigation aérienne à la carte et des tours de contrôle, leur coût sera exorbitant. La demande est simplement insuffisante. Il est impossible de comparer le coût d'exploitation d'une tour de contrôle aux aéroports de Toronto et de Montréal avec ce qu'il en coûtera pour offrir le même type de service dans les régions éloignées. Si nous devons rentabiliser toutes nos opérations commerciales, il nous faudra opter pour la formule du services payants.

Les transporteurs aériens internationaux se sont prononcés en faveur du projet de commercialisation pourvu qu'il ne s'accompagne pas de transferts économiques. Cela signifie que les transports aériens qui utilisent l'aéroport de Sept–Îles paieront pour les services qu'ils y obtiennent. Cela signifie aussi que ces services ne seront plus offerts à Sept–Îles. Nous ne sommes pas entièrement sûrs que ce soit une façon d'assurer la sécurité du réseau.

M. Fontana: Je vous remercie de votre contribution, monsieur Jenner. J'en déduis de vos observations que vous êtes favorable à la commercialisation des aéroports et du réseau de navigation aérienne.

Vous vous demandez cependant si les transporteurs aériens ont bien été consultés ou représentés lors des discussions. Je vous rétorquerai que les organismes aériens ont été longuement consultés. Je ne sais pas si votre organisme, en particulier, a été consulté, mais je sais que l'ATC l'a été. Vous appartenez à l'ATC, n'est–ce pas?

M. Jenner: Non, nous n'appartenons pas à l'ATAC.

M. Fontana: Dans ce cas, c'est ce qui explique vos réserves.

M. Jenner: Pardon?

M. Fontana: Si vous n'appartenez pas à l'ATC... Lors de nos déplacements, nous avons longuement discuté de toute cette question avec les représentants de l'ATAC et des conseils d'aviation du pays qui ont exprimé certaines réserves semblables aux vôtres, mais qui nous ont également dit que dans certains cas, les négociations en cours avec certains aéroports pourraient bien aboutir à une réduction des coûts pour les consommateurs, et pas nécessairement l'inverse.

En bout de ligne, l'objectif du gouvernement dans le domaine aérien n'est pas d'augmenter le coût pour le consommateur, mais naturellement de rendre le réseau aussi efficient que possible pour que ce soit l'inverse qui se produise. Je crois d'ailleurs que c'est effectivement ce qui va arriver.

[*Text*]

But to suggest that you or the air carriers haven't been consulted on the airports policy and air navigation system... Mr. Jenner, you're definitely wrong.

Mr. Jenner: I'm sure you'll agree that I'm the sole person who can say whether we were consulted or not. I did not mean to suggest that the government did not consult the industry. I said that the government did not consult our association from the beginning on the question of airports. We have been involved from the very beginning in the consultation process with respect to the commercialization of the air navigation services. But airports are not under the same assistant deputy minister, and the assistant deputy minister of airports has never had any significant contact with us.

Mr. Fontana: I still beg to differ.

Your other concern was whether or not air carriers should be on the boards of the Canadian airport authorities, for that matter in a Quebec airport authority that will be set up here—that no large air carriers will be included on the board. I can understand where the small air carriers would be very suspect of the large air carriers dictating terms to an airport that obviously would negatively impact on the small carriers, so let me tell you that there aren't going to be any air carriers sitting on any boards, because of an inherent conflict of interest that obviously would be in place.

So you can be assured that you will have a level playing field, and the fact that you have local autonomy may very well make it advantageous for the small carriers to be able to negotiate affordable terms with the local airport, because of the local conditions.

Mr. Jenner: You only partially appease my fears on that subject, because we agree that no individual air carrier could represent collective interests. But there are associations that represent the collective interests of the air carriers and do so quite well, and do so from an entrepreneurial culture, an entrepreneurial point of view.

We in our associations are not public servants. Our associations have a board of directors, but the president of our association, myself, is independent of any individual air carrier. I report to the board of directors as a whole.

The Air Transport Association of Canada is set up in the same fashion. Their president reports to the board as a whole. So they represent everybody.

• 1145

The last thing you can do when you're an air carrier association is insult one air carrier and then the other because there is no coercive means of getting membership. They're all voluntary members. The only way you can keep them as members is if you keep satisfying their collective needs, and you can't satisfy their collective needs by favouring one air carrier over the other.

Therefore, these associations would be perfect representatives for the industry on the boards of directors of the airports.

[*Translation*]

Je crois, monsieur Jenner, que vous avez cependant tout à fait tort de dire que les transporteurs aériens ou que les organismes comme le vôtre n'ont pas été consultés au sujet de la politique aéroportuaire et du réseau de navigation aérienne.

M. Jenner: Vous conviendrez avec moi que je suis la seule personne à pouvoir dire si nous avons été consultés ou non. Je ne voulais pas laisser entendre que le gouvernement n'avait pas consulté notre milieu. J'ai dit que le gouvernement n'avait pas consulté notre association d'entrée de jeu sur la question des aéroports. Nous avons cependant participé dès le début au processus de consultation au sujet de la commercialisation des services de navigation aérienne. Les aéroports ne relèvent cependant pas du même sous–ministre adjoint et le sous–ministre adjoint compétent n'a pas vraiment sollicité notre point de vue.

M. Fontana: Je continue de penser que vous avez tort.

Vous avez aussi dit craindre que seuls les gros transporteurs aériens soient représentés au sein des conseils d'administration des autorités aéroportuaires canadiennes, et notamment de celle qui sera créée à Québec. Je comprendrais très bien que les petits transporteurs aériens s'opposent à ce que les gros imposent à un aéroport des conditions qui leur soient défavorables. Voilà pourquoi je peux vous assurer qu'aucun transporteur aérien ne siègera à ces conseils d'administration étant donné qu'ils pourraient ainsi se trouver en situation de conflit d'intérêt.

Je peux vous assurer que les mêmes conditions seront faites à tous les transporteurs aériens, et il est possible que les petits transporteurs soient en mesure de négocier de bonnes conditions auprès d'autorités aéroportuaires locales du fait de leur situation.

M. Jenner: Vous n'apaisez qu'en partie mes craintes à ce sujet, mais nous convenons qu'aucun transporteur aérien n'est en mesure de représenter les intérêts de tous les transporteurs. Il existe cependant des associations dont l'esprit d'entreprise est vif et qui représentent très bien les intérêts de tous les transporteurs aériens.

Nos associations ne comptent pas de fonctionnaires. Elles se composent de conseils d'administration dont le président, moi–même en l'instance, ne représente aucun transporteur aérien donné. Je rends des comptes à l'ensemble des membres du conseil d'administration.

L'Association du transport aérien du Canada est constitué de la même façon. Son président rend des comptes à l'ensemble des membres du conseil d'administration. On peut donc dire que l'association représente tous ses membres.

La dernière chose à faire pour une association de transporteurs aériens, c'est d'insulter un transporteur ou l'autre en particulier parce qu'il n'y a aucune façon pour nous d'obliger qui que ce soit à devenir l'un de vos membres. Tous les membres adhèrent volontairement à ce genre d'association. La seule façon pour une association de conserver ses membres, c'est de répondre à l'ensemble de leurs besoins, ce qu'on ne peut pas faire si l'on favorise un transporteur plutôt qu'un autre.

Par conséquent, ces associations constitueraient des représentants parfaits du milieu au sein des conseils d'administration des aéroports.

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Jenner, thank you very much for your presentation to the committee this morning. We appreciate your being here.

Mr. Jenner: Thank you.

The Chairman: Finally this morning, colleagues, we have representatives of the Union of Canadian Transport Employees, who will also be addressing the committee on the matter of the tripartite air study.

Mr. Desfonds, I assume you're the leader of this delegation.

Mr. Robert Desfonds (National President, Union of Canadian Transport Employees): Yes.

The Chairman: Approximately how long will your presentation take?

Mr. Desfonds: Approximately 15 or 20 minutes, maximum.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Desfonds. Welcome.

Mr. Desfonds: Before we start, I'd just like to tell you that we're supposed to present three briefs—one for the port, one for the airport, and one for the ANS. We did not have enough time to finalize the one for the St. Lawrence Seaway. We'll try to send you that by mail.

The Chairman: We'd appreciate that. So those 3 reports will take a total of 15 to 20 minutes.

Mr. Desfonds: Yes.

The Chairman: Welcome to our committee. Thank you for taking up the invitation to address the tripartite study. We look forward to your remarks.

M. Desfonds: Je m'appelle Robert Desfonds et je suis président national de l'Union canadienne des employés de transports, qui représente approximativement 11 000 membres à Transports Canada. Je suis accompagné de Richard Côté, vice–président régional de la région de Québec, qui s'occupe des aéroports, de la Voie maritime, de la Garde côtière, etc., et de Barry Hébert, président du comité consultatif pour les pompiers et agissant comme agent technique pour moi étant donné qu'il y a eu des sanctions disciplinaires de prises contre lui parce qu'il a déjà critiqué une politique du gouvernement. Donc, il agira à titre d'agent technique pour mon bénéfice.

Nous débutons par le cahier de service du trafic aérien, de la navigation aérienne. Je vais vous en expliquer un peu le contenu. Nous avons annexé à notre mémoire deux documents de référence sur les transferts du service de navigation aérienne qui ont été soumis au comité consultatif et auxquels nous nous référons dans notre document.

Deuxièmement, nous parlerons de notre point de vue sur la politique nationale des aéroports. Nous débutons avec celui sur le trafic aérien.

L'Union canadienne des employés des transports représente environ 1 100 membres employés au sein de la section de la navigation aérienne de Transports Canada. On retrouve ces employés dans les secteurs de l'administration, de la réglementation, dans les centres de contrôle aérien et les tours de contrôle et dans d'autres directions d'un bout à l'autre du Canada.

[*Traduction*]

Le président: Monsieur Jenner, je vous remercie beaucoup d'avoir bien voulu comparaître devant le comité ce matin. Nous vous en sommes très reconnaissants.

M. Jenner: Je vous remercie.

Le président: Nos derniers témoins de ce matin, mesdames et messieurs, sont les représentants de l'Union canadienne des employés de transport qui nous entretiendront aujourd'hui de l'étude tripartite sur les transports aériens.

Je présume, monsieur Desfonds, que vous êtes le chef de la délégation.

M. Robert Desfonds (président national, Union canadienne des employés de transport): Oui.

Le président: Combien de temps vous faudra–t–il approximativement pour faire votre déclaration?

M. Desfonds: Environ 15 ou 20 minutes au maximum.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Desfonds. Soyez le bienvenu.

M. Desfonds: Avant de commencer, j'aimerais simplement vous signaler que nous devions vous présenter trois mémoires, l'un sur le port, l'un sur l'aéroport et l'autre sur la Voie maritime du St–Laurent. Nous n'avons pas eu le temps de terminer le mémoire sur la Voie maritime. Nous vous le ferons parvenir par courrier.

Le président: Nous vous en serions reconnaissants. Il ne vous faudra donc pas plus de 15 à 20 minutes pour nous présenter ces trois mémoires.

M. Desfonds: Non.

Le président: Bienvenue au comité. Nous vous remercions d'avoir bien voulu nous entretenir de l'étude tripartite. Nous nous réjouissons d'entendre ce que vous aurez à nous dire à ce sujet.

Mr. Desfonds: My name is Robert Desfonds and I am the national president of the Union of Canadian Transport Employees which represents approximately 11 000 members working for Transport Canada. I am accompanied by Richard Côté, regional vice–president for the Quebec region, who is responsible, among other things, of airports, the Seaway and the Coast Guard and of Barry Hébert, president of the Fire Fighters Advisory Committee and who is my assistant on technical matters since disciplinary measures were taken against him because he critized a government policy.

Let's start with the views of our members involved in air traffic control operations. Let me first give you a few explanations. We have appended to our brief two reference documents on air navigation services transfers which were submitted to the Advisory Committee and to which we refer in our document.

Secondly, we will give you our point of view on national airport policy. Let's start with our views on air traffic.

The Union of Canadian Transport Employees represents around 1 100 employee members from Transport Canada's air navigation section. These employees work in different areas such as management, regulation, air traffic centres and control towers as well as in other branches of Transport Canada through out the country.

[*Text*]

Au cours des six derniers mois, nous avons participé activement aux discussions du comité consultatif et c'est avec une approche positive que nous avons abordé les différents thèmes de ce projet de commercialisation. Ainsi, l'UCET et les autres participants ont unanimement reconnu la nécessité de rentabiliser les opérations découlant des services offerts par le système de navigation aérienne de Transports Canada, et nous sommes d'accord que la commercialisation est nécessaire, mais pas à n'importe quel prix.

Plusieurs options ont été envisagées ces derniers mois et les trois suivantes ont été retenues: statu quo amélioré, société d'État et corporation sans but lucratif. L'UCET est profondément préoccupée par les derniers événements qui sont survenus et qui continuent d'être alimentés par le ministre et le sous–ministre des Transports.

[*Translation*]

During the last six months, we have participated fully in the Advisory Committee's discussions and we have approached in a positive manner the different aspects of this commercialization project. Our union as well as the other participants unanimously recognize the necessity to make profitable the air navigation services offered by Transport Canada but not at all costs.

Several options have been considered in the last month and three of them have been adopted: an improved status quo, a Crown corporation and a non–profit corporation. Our union is deeply concerned with recent events and with decisions taken by the minister and the deputy minister of Transport.

• 1150

Au début des rencontres du comité consultatif sur la commercialisation du système de la navigation aérienne, il était convenu que notre devoir était d'analyser chacune des options possibles.

À peine la moitié de ces rencontres avaient eu lieu que Transports Canada présentait déjà l'option de la corporation sans but lucratif comme étant favorisée par le ministre des Transports et celle qui serait présentée au Cabinet pour son approbation. Bref, le comité consultatif a été biaisé. Le pire est que les promoteurs de cette option qui faisaient partie du comité étaient aussi des membres chevronnés du lobby représentant l'industrie des compagnies aériennes.

Divers consultants et firmes d'experts–conseils telle la Nesbitt Burns Corp. ont clairement démontré, au moyen de plusieurs scénarios, que la rentabilité des opérations serait possible, mais qu'elle ne serait pas nécessairement viable compte tenu du niveau d'endettement de l'entreprise au départ.

Ce qui inquiète l'UCET, c'est que l'option favorisée par le ministre des Transports, la corporation sans but lucratif, est justement celle dont l'aspect financier est des plus incertains. Une telle corporation devrait porter le fardeau d'un endettement à 100 p. 100. Notons ici que nous parlons d'une dette d'environ 1,3 milliard de dollars, sans compter les coûts de la mise en place. Étant donné la magnitude du capital requis sans aucune garantie sauf les revenus de l'opération à venir, la nouvelle corporation sans but lucratif serait obligée d'emprunter à un niveau d'intérêt plus élevé sur le marché monétaire.

Cette inquiétude et plusieurs autres sont aussi exprimées par le ministre des Finances. La commercialisation du SNA affectera environ 7 500 employés. Bon nombre d'entre eux sont hautement spécialisés, formés spécifiquement pour les services de navigation aérienne dont Transports Canada possède actuellement le monopole.

Vous comprendrez nos inquiétudes face au transfert de ces employés à une corporation sans but lucratif n'ayant aucune expérience en tant qu'employeur. Transports Canada discute actuellement du transfert de 7 500 employés avec les promoteurs de la corporation sans but lucratif. Or, la corporation n'existe pas et rien ne prouve que ces promoteurs seront effectivement des membres du comité de direction.

It was agreed early on in the meeting of the advisory committee on the commercialization of the air navigation system that our duty was to analyze each of the possible options.

Hardly had half of the meetings taken place when Transport Canada presented the non–profit corporation option as being the one favoured by the Minister of Transport and which would be submitted to Cabinet for approval. In short, the advisory committee was biased. The worst thing about this is that the people on the committee promoting this option were also experienced members of the lobby representing the airline industry.

Various firms of consultants such as the Nesbitt Burns Corp. presented a number of scenarios clearly showing that these operations could be viable but that, given the initial debt load that the corporation would have to assume, this would not necessarily be achieved.

What worries the UCTE is that the option favoured by the Minister of Transport, namely a non–profit corporation, is precisely the option which looks most vulnerable in financial terms. Such a corporation would have to assume a 100% debt load. We are talking here about a debt of approximately $1.3 billion, not including the implementation costs. Given the amount of money required and the lack of guarantee except for future operating revenue, the new non–profit corporation will be obliged to borrow the money it needs at higher interest rates.

This concern and a number of others have also been expressed by the Minister of Finance. Commercialization of the ANS will affect approximately 7,500 employees. Many of them are highly specialized and specifically trained for air navigation services, an area in which Transport Canada is currently in a monopoly situation.

You can appreciate our concerns regarding the transfer of these employees to a non–profit corporation which has no experience as an employer. Transport Canada is currently discussing with the people promoting this non–profit corporation the transfer of 7,500 employees. However, the corporation does not yet exist and there is no assurance that the people promoting it will in fact be on the executive board.

[*Texte*]

Comment peuvent-ils prendre des engagements sans être légalement constitués? Comment peuvent-ils prouver leur solvabilité alors que l'entité légale n'existe pas? Pourquoi Transports Canada n'exige-t-il pas des garanties d'appui financier similiaires à celles exigées lors du transfert des aéroports?

L'UCET éprouve de fortes craintes vis-à-vis de la procédure du transfert de la section SNA et, particulièrement, le manque d'exigences minimales. Ce projet de commercialisation est certes le plus ambitieux de tous les projets que le gouvernement actuel se prépare à réaliser. Nous parlons de 1,3 milliard de dollars en biens immobiliers, de revenus de 700 millions de dollars et d'un transfert de 7 500 employés. Bref, c'est un mégaprojet.

Dans le but de protéger les actifs appartenant aux Canadiens, de protéger les emplois de 7 500 employés et d'assurer le maintien de la sécurité aérienne, l'UCET réitère sa position face à ce projet. Bien qu'admettant la nécessité de rentabiliser les services de la navigation aérienne, la commercialisation doit toutefois se faire prudemment et progressivement.

Nous démontrerons en premier lieu que la viabilité peut être réalisée à l'extérieur de la structure actuelle. Créons une entité nouvelle et autonome, mais supervisée de loin par le gouvernement. Une société d'État semblable à Postes Canada, par exemple, pourrait servir de modèle lorsque la preuve de rentabilité aura été faite. On pourra alors, si on le désire, passer à d'autres options telles la corporation sans but lucratif et autres.

Le document ci-joint, provenant du Conseil du Trésor et du ministre des Finances, présenté au comité consultatif sur la commercialisation du SNA, fait état des diverses options de transfert progressif qui rencontrent les objectifs visés tout en offrant une sécurité des biens et des investissements.

[*Traduction*]

How can they make such commitments before such a body is legally constituted? How can they prove their solvency while the legal entity does not yet exist? Why does Transport Canada not demand guarantees of financial support similar to those required when airports are transferred?

The UCTE has considerable fears regarding the procedure for transferring the ANS section and particularly with respect to the lack of minimum requirements. This commercialization plan is certainly the most ambitious of the plans which the present government is preparing to implement. We are talking about $1.3 billion in real estate, revenue of $700 million and transferring 7,500 employees. In short, it is a mega-project.

So as to protect assets belonging to the Canadian people, to protect the jobs of 7,500 employees and to ensure the maintenance of air safety, the UCTE wishes to reiterate its position with respect to this project. While recognizing the need to make navigation services viable, we consider however that commercialization should be carried out cautiously and gradually.

We first wish to show that viability can be achieved outside the present structure. We should set up a new autonomous entity, one which would be supervised but at a distance by the government. A Crown corporation, similar to Canada Post for example, could be used as a model after it has been shown that the service could be viable. If it is so desired, it would then be possible to move on to other options such as a non-profit corporation.

The document appended hereto, which was prepared by Treasury Board and the Minister of Finance and presented to the advisory committee on the commercialization of the ANS, mentions various options for a gradual transfer of this service. They meet the goals set out while providing security for property and investments.

• 1155

Ces modèles servent à démontrer d'abord qu'il vaut mieux rétablir la viabilité de la nouvelle entité avant de transférer le tout au secteur privé.

Le deuxième document ci-joint intitulé: *ANS Commercialization: Final Study Recommendations*, a été présenté au comité consultatif le 18 janvier dernier. Contrairement à l'engagement ferme mentionné au départ du projet sur la commercialisation, Transports Canada offre de garantir les prêts sur les emprunts de la nouvelle corporation. Il envisage même d'octroyer des subventions.

Si l'on consulte les pages 2 à 8 de ce document, nous y trouvons les craintes exprimées par le ministre des Finances vis-à-vis de l'option de la corporation sans but lucratif. De même, aux pages 6 à 8, nous voyons la difficulté d'obtenir le financement requis. Bref, le choix de la corporation sans but lucratif est le plus risqué.

En terminant, et pour les raisons mentionnées plus haut, nous invitons le Conseil des ministres à être prudent devant la décision qu'il doit prendre. Nous insistons pour qu'elle soit fondée sur des modèles corporatifs et que pour le lobbying des différents organismes ne soit pas le facteur déterminant.

The Chairman: Thank you, Mr. Desfonds. Is Mr. Côté going to continue now?

M. Desfonds: Je vais continuer pour les aéroports et, par la suite, nous répondrons à vos questions.

These models show first and foremost that it is preferable to ensure that the new entity is viable before transferring all operations to the private sector.

The second document appended hereto, which is entitled *ANS Commercialization: Final Study Recommendations*, was submitted to the advisory committee on January 18 last. Contrary to the firm commitment stated at the beginning of the commercialization plan, Transport Canada is offering to guarantee loans obtained by the new corporation. It is even considering providing subsidies.

On pages 2 to 8 of this document, you will see the fears expressed by the Minister of Finance regarding the non-profit corporation option. Pages 6 to 8 indicate the difficulty involved in obtaining the necessary funding. In short, the non-profit corporation is the riskiest option.

For the reasons stated, we would in conclusion ask Cabinet to be careful in the decision it must take. We strongly urge that it be based on corporate models and not be determined by the lobbying activities of various agencies.

Le président: Merci monsieur Desfonds. Est-ce que M. Côté va poursuivre maintenant?

Mr. Desfonds: I will continue with respect to airports, and then we will answer your questions.

[*Text*]

The Chairman: Fine. Thank you.

M. Desfonds: La deuxième présentation porte sur la politique nationale des aéroports, qui est en place depuis juillet 1994.

En juillet dernier, le ministre des Transports a annoncé sa nouvelle politique nationale des aéroports. L'Union canadienne des employés des transports représente quelque 10 000 employés de Transports Canada, dont environ la moitié travaillent directement ou indirectement pour les aéroports. Le but de notre présentation est d'exprimer certaines craintes vis–à–vis de cette politique qui, à notre avis, aura des effets néfastes pour l'ensemble des Canadiens.

Deux segments importants forment la politique nationale des aéroports: l'abandon de l'exploitation des aéroports par le gouvernement canadien et la commercialisation du système de navigation aérienne. Une grande partie des travailleuses et des travailleurs dans ces deux secteurs ont reçu une formation spécialisée et tous sont dévoués et engagés à assurer la sécurité du domaine de l'aviation.

Bien que nous soyons préoccupés par le transfert des aéroports principaux à des administrations aéroportuaires canadiennes, l'Union canadienne des employés des transports s'inquiète de ce qui adviendra des aéroports régionaux et locaux.

Dans le but de réduire les coûts d'opérations de ces aéroports et de les rendre plus attrayants à des administrateurs potentiels, Transports Canada procède actuellement à des coupures de postes qui, à notre avis, sont fort discutables et parfois même portent atteinte à la sécurité des passagers, notamment au niveau des services d'urgence.

En effet, dès l'annonce de sa nouvelle politique, Transports Canada a modifié les normes minimales de services d'urgence aux aéroports régionaux et locaux à un point tel que le niveau des services d'urgence est devenu inefficace et parfois même inexistant.

D'ailleurs, à compter du 1er avril 1995, les services d'urgence aux aéroports locaux seront retirés pour être remplacés par un plan d'urgence quelconque, et la municipalité aura la responsabilité de répondre aux urgences à l'aéroport. Ces urgences peuvent être de toute nature: l'écrasement d'un avion, un atterrissage d'urgence, une alerte à la bombe et un incendie de bâtiment, entre autres.

Ce qui nous préoccupe davantage, c'est que la plupart de ces villes et municipalités ne sont ni équipées ni formées pour cela, et ne possèdent aucunement les ressources nécessaires pour répondre à des catastrophes aériennes.

• 1200

Mais il y a plus inquiétant: les brigades d'incendie sont composées de pompiers bénévoles et localisées à forte distance de l'aéroport.

Compte tenu de la nature des urgences et des techniques requises pour combattre efficacement un incendie d'aéronef et effectuer, si nécessaire, le sauvetage des passagers, la présente politique nationale des aéroports est dangereuse pour le public voyageur et irresponsable de la part de Transports Canada.

À ce chapitre, l'odieux de cette politique est que Transports Canada, en connaissance de cause, cache aux municipalités les conséquences reliées aux services d'urgence, notamment les risques de poursuites civiles de plusieurs millions de dollars et les risques encourus par des pompiers bénévoles mal formés et mal équipés. Bref, des vies sont en danger.

[*Translation*]

Le président: D'accord. Merci.

Mr. Desfonds: The second presentation deals with the national airport policy, which has been in effect since July 1994.

Last July, the Transport Minister announced his new national airport policy. The Union of Canadian Transport Employees represents approximately 10,000 people working for Transport Canada, approximately half of whom work directly or indirectly for airports. The purpose of our presentation is to express certain fears about this policy which, in our view, will have an adverse impact on Canadians as a whole.

There are two important components to the national airport policy: the Canadian government will cease to operate airports, and the air navigation system will be commercialized. Many of the people working in these two sectors have received specialized training and they are all dedicated and committed to ensuring aviation safety.

Although concerned about the transfer of major airports to Canadian airport administrations, the Union of Canadian Transport Employees is worried about what will happen to regional and local airports.

So as to reduce the operating costs of these airports and make them more attractive to potential purchasers, Transport Canada is currently cutting positions. In our view, this approach is very questionable and may even adversely affect the safety of passengers, particularly as regards emergency response services.

Since its new policy was announced, Transport Canada has in fact amended minimum emergency response standards in regional and local airports to such an extent that these services have become ineffective and in some case have even disappeared.

Moreover, as of April 1, 1995, emergency response services at local airports will be withdrawn and replaced by some vague emergency plan under which the municipality will be responsible for responding to emergencies at the airport. Many different emergencies may arise. A plane may crash, there may be an emergency landing, a bomb scare or a fire in a building, for example.

What is more worrying for us, is that in most cases, these towns and municipalities do not have the equipment, training or necessary resources to respond to air disasters.

But there's something even more worrying: the firefighting services are made up of volunteers, and located at a considerable distance from the airport.

Given the nature of emergencies and the technical requirements involved in effectively combatting an airplane fire and, if necessary, rescueing passengers, the present national airport policy is dangerous for the travelling public and irresponsible on the part of Transport Canada.

What is particularly reprehensible about this policy is that Transport Canada is knowingly hiding from the munipalities the possible consequences of such emergencies, for example the possibility of lawsuits amounting to several million dollars, and the risks faced by volunteer firefighters who may be poorly trained and poorly equipped. In short, people's lives are in danger.

[*Texte*]

À titre d'exemple, le 7 janvier dernier, à l'aéroport de Val-d'Or, où il n'y a plus de pompiers professionnels sur les lieux de l'aéroport, un avion de type Cessna-210 a fait un atterrissage en catastrophe sur la piste. Les pompiers de Val-d'Or ont mis de 20 à 25 minutes pour se rendre sur les lieux.

À Mont-Joli, en décembre dernier, au moins deux avis d'urgence ont été enregistrés, mais aucun service de pompiers n'a répondu à ces appels.

Dans le cas de Baie-Comeau, la municipalité de Pointe-Lebel a avisé qu'elle ne se sentait pas prête à assumer les responsabilités des services d'urgence après le départ des pompiers professionnels.

Tel que déjà mentionné, des coupures tout aussi injustifiables ont été faites aux aéroports régionaux, où la réduction des effectifs a atteint un tel point que les services d'urgence à certains aéroports sont insuffisants.

D'autres aspects de la politique nationale des aéroports qui nous préoccupent sont l'inexpérience des municipalités en gestion aéroportuaire, l'endettement des municipalités attribuable à la prise en charge d'un aéroport et le manque d'expertise dans les évaluations des coûts d'opération.

Compte tenu de la détermination de Transports Canada à fermer les aéroports locaux qui n'auront pas trouvé preneur, nous nous soucions de l'impact d'une telle décision sur le développement économique régional: l'isolement des communautés, la détérioration des services de santé, l'affaiblissement du secteur touristique et l'augmentation des coûts de production des entreprises.

Après le transfert des aéroports, le gouvernement fédéral continuera à empocher les différentes taxes liées aux milieux aéroportuaires. Les taxes perçues provenant des retombées économiques de l'aéroport permettront au gouvernement fédéral de sortir grand gagnant de ce projet tout en laissant aux municipalités tous les coûts d'opération, les risques et les dettes. C'est donc un très bon *deal* pour le gouvernement fédéral qui s'enrichit au détriment des municipalités.

Il est prouvé sans aucun doute que l'opération de la vaste majorité des aéroports locaux affectés par cette politique n'est pas rentable. Cela est dû principalement au fait que les coûts d'opérations et l'infrastructure requise sont très dispendieux. L'opérateur d'un aéroport ne peut donc pas assumer seul les coûts d'opération à moins d'augmenter considérablement les prix chargés aux usagers.

Étant donné que les retombées économiques créées par un aéroport sont de loin plus grandes que les coûts d'opération, et compte tenu du fait que les trois niveaux de gouvernement bénéficient de ces retombées par le biais des taxes perçues, nous sommes d'avis que la solution se trouve alors dans le partage du déficit de l'aéroport.

Selon le document publié par Transports Canada sur la politique nationale de l'aéroport, les aéroports affichent souvent un déficit. Pour Sept-Iles, c'est 1 901 148$, pour Mont-Joli, 1 202 276$, pour Baie-Comeau, 1 132 408$ et pour Val-d'Or, 1 428 352$.

Ne serait-il pas logique de partager ces déficits entre les trois niveaux de gouvernement? N'est-il pas responsable de dire que les retombées économiques et les sommes d'argent perçues par les gouvernements fédéral et provinciaux dépassent de loin leur part du déficit qui se situe entre 377 000$ et 634 000$ selon le niveau du déficit?

[*Traduction*]

For example, on January 7 last, at Val-d'Or airport, where there are no longer any professional firefighters on site, a Cessna-210 category airplane made an emergency landing on the runway. It took the firefighters from Val-d'Or 20 to 25 minutes to get to the plane.

Last December, in Mont-Joli, at least two emergency calls were made, but there was no response from any firefighting service.

In the case of Baie Comeau, the Pointe-Lebel municipality stated that it did not feel ready to assume emergency response services after the professional firefighting service is disbanded.

As already mentioned, equally unjustifiable cuts have been made to regional airports, where there has been so much downsizing that there are not adequate emergency services in some airports.

Some of the other areas of the national airport policy which worry us are the inexperience of the municipalities in airport management, the debt load municipalities have to shoulder as a result of taking over an airport, and their lack of expertise in assessing operating costs.

Given that Transport Canada is determined to close down local airports for which there is no buyer, we are concerned about the impact of such a decision on regional economic development: communities will be isolated, health services will deteriorate, tourism will decline, and business production costs will increase.

After the airports have been transferred, the federal government will continue to pocket the various taxes related to airports. The taxes collected as a result of the economic benefits provided by the airports will make the federal government the big winner in this process, while the munipalities will be required to assume all operating costs, risks and debts. This is therefore a very good deal for the federal government, which is getting rich at the expense of the municipalities.

It has been proven beyond any doubt that the vast majority of local airports affected by this policy cannot be viably operated. This is due largely to the fact that there are very high operating costs and the infrastructure required is very expensive. As a result, the body operating an airport cannot assume all operating costs itself unless it considerably increases prices charged to users.

Given that the economic spinoffs of an airport are far greater than its operating costs and given that the three levels of governments benefit from such spinoffs in the form of taxes, we consider that the correct approach would be to share the deficit incurred by the airport.

According to the document published by Transport Canada on the national airport policy, airports often record a deficit. In the case of Sept-Îles, the deficit is $1,901,148; for Mont-Joli, it is $1,202,276; for Baie Comeau, it is $1,132,408; and for Val-d'Or, $1,428,352.

Would it not be logical for the three levels of government to share these deficits? Is it not responsible to argue that the economic spinoffs and money collected by the federal and provincial governments are far greater than their share of the deficit, which, depending on the particularl case, is between $377,000 and $634,000?

[*Text*]

Les divers paliers de gouvernement préconisent sans cesse la nécessité de promouvoir le développement régional, reconnaissant que c'est là l'un des meilleurs outils pour une économie saine et propère. Pour les régions et municipalités à faible densité de population, l'aéroport joue un rôle primordial.

• 1205

En terminant, il est clair que la politique nationale des aéroports aura des conséquences néfastes pour tous. Nous demandons à Transports Canada et au Conseil des ministres de réexaminer cette politique pour toutes les raisons que nous avons énoncées. Nous vous invitons à envisager le partage des coûts plutôt que le transfert des déficits à un autre niveau ou la fermeture des aéroports, ce qui ne changera rien.

Merci.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Desfonds.

We'll move to questions from our colleagues now. Mr. Fontana.

Mr. Fontana: Mr. Desfonds and company, thank you for your input. Mr. Hébert appeared before us in Winnipeg, where he outlined some concerns similar to yours.

A clarification is in order. If one was to listen to you with regard to the emergency response system now in place and to be changed, one would draw some alarm into the minds of the travelling public that we have an unsafe system now and perhaps the system is going to be even more unsafe because of these emergency plans as opposed to emergency response systems.

This is our first time in Quebec regarding the airports, but we have travelled in other provinces and have looked at airports and talked to airport authorities that are now run by municipalities, or in some cases by airport commissions. In the emergency response systems—fire–fighting—that are in place, the government obviously is looking to trying to reduce costs and to share them, in some cases with municipalities that have existing fire–fighting systems.

You have to protect your workforce, and that's why you're here: you want to protect your membership and jobs. But the government has a mandate to ensure that airports don't run $100 million deficits each and every year. I think you pointed out some running deficits.

There should be nothing wrong with looking at ways for the taxpayer, who pays all these bills, to get a break, and be able to look at efficiencies and airports working cooperatively with municipalities to find ways of reducing costs, making sure that safety and security are not compromised at all but that the consumer, hopefully, will also be a winner in terms of the costs of travelling.

I'm sure that you would not want to give the impression to people... Mr. Hébert had pointed out the statistics before, but there are statistics that show that airports and flying are very safe and the incidents of mishaps at airports requiring emergency response systems or fire–fighters are far and few between. So I hope you would want to make sure that you have a responsibility to the travelling public, too, not to ring alarm bells about a situation that you're going to categorize as being very unsafe for the travelling public.

[*Translation*]

The various levels of government constantly advocate the need to promote regional development, thus recognizing that it is one of the best tools for achieving a healthy and prosperous economy. For regions and municipalities with small populations, airports play an essential role.

In closing, it is obvious that the national airport policy will have a negative impact on us. We ask Transport Canada and the Cabinet to reevaluate this policy for all the reasons we have just mentioned. We encourage you to study the possibility of sharing costs rather than transferring deficits from one level of government to another or than closing airports, which will not change anything to the situation.

Thank you.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Desfonds.

J'ouvre maintenant la période des questions. Monsieur Fontana.

M. Fontana: Mr. Desfonds, je vous remercie ainsi que vos collègues d'avoir bien voulu comparaître devant le comité. M. Hébert a déjà comparu devant nous à Winnipeg où il nous a fait part de préoccupations semblables aux vôtres.

J'aimerais donner une précision. Si l'on se fiait à vos dires concernant les plans d'urgence par opposition au système d'intervention d'urgence, les voyageurs canadiens seraient en droit de s'inquiéter au sujet de leur sécurité.

C'est la première fois que nous discutons de la question des aéroports au Québec, mais dans d'autres provinces, nous avons aborder le sujet avec des autorités aéroportuaires qui relèvent maintenant de certaines municipalités ou, dans certains cas, de commissions aéroportuaires. Il est évident que le gouvernement cherche à réduire les frais des services d'incendie et à voir s'il ne serait pas possible, à cette fin, de demander aux municipalités de partager avec lui leurs services d'incendie.

Vous devez protéger vos membres et leur emplois, et c'est pourquoi vous êtes ici. Le gouvernement cependant a le mandat de s'assurer que les déficits d'exploitation des aéroports ne s'élèvent pas à 100 millions de dollars année après année. Je crois que vous avez donné des exemples d'aéroports qui accusent des déficits d'exploitation.

Rien ne devrait s'opposer à ce qu'on cherche des façons de réduire la note du contribuable en voyant, par exemple, s'il n'est pas possible aux aéroports de collaborer avec les municipalités dans certains domaines pourvu, naturellement, que la sécurité de qui que ce soit ne soit jamais menacée.

Je suis sûr que vous ne voudriez pas donner l'impression aux gens... M. Hébert nous a déjà part de statistiques révélant qu'il n'y a pas de crainte à avoir au sujet de la sécurité des aéroports et des avions et que les cas où il faut avoir recours aux services d'intervention d'urgence ou aux services d'incendie sont très rares. J'espère que vous ne comptez pas susciter des craintes injustifiées parmi le public voyageur.

[*Texte*]

M. Desfonds: Le système d'intervention d'urgence dans les aéroports, jusqu'au 13 juillet dernier, était très efficace et très bien administré. Il n'y avait aucun problème.

Depuis l'annonce de la politique nationale sur les aéroports, on a annoncé que dans tous les aéroports au Canada, y compris les 26 qui pourraient être éventuellement transférés au privé, il y aura une réduction d'employés et de pompiers se chiffrant à 169 personnes. Donc, il y a des aéroports au pays, dans la région de Québec, et dans la province de Québec — Sept–Îles, Baie–Comeau, Mont–Joli, Val–d'Or — où il n'y aura plus aucun pompier sur place à compter du 1er avril 1995.

[*Traduction*]

Mr. Desfonds: Until the 13th of July, the emergency response system was very efficient and well managed. There were no problems in that regard.

Since the announcement of the national airport policy, we have learned that in all airports in Canada, including the 26 airports which could be privatized, 169 fire fighters and emergency response workers will lose their jobs. As of April 1st 1995, there will no longer be any fire fighter services in certain airports of the country in the Quebec area and in the province as in Sept–Îles, Baie–Comeau, Mont–Joli and Val–d'Or.

• 1210

Je peux comprendre la population qui dit: Les pompiers sont là et ils ne font rien. C'est une perception seulement. Nous avons énuméré certains exemples de services que nous rendons aux aéroports afin de rendre les services sécuritaires efficaces.

Je vous ai énuméré deux exemples en ce qui a trait à Val–d'Or. Dernièrement, cela a pris 25 minutes pour que les pompiers de la ville, qui sont situés à 8 ou 10 kilomètres de l'aéroport, puissent se présenter sur le site pour répondre à une urgence alors que tous les standards émis par Transports Canada et par l'OACI disent que le temps d'intervention quand l'avion est à terre ne devrait pas dépasser trois minutes avant que le feu, s'il y a feu, perce la carlingue.

Nous avons un plan d'urgence sur papier. Dans sa politique nationale, Transports Canada demande que l'on mette un beau plan sur papier pour démontrer l'efficacité de l'arrangement pour répondre aux besoins. C'est pousser la situation un peu trop loin.

Dernièrement, à Mont–Joli, nous avons eu deux demandes d'intervention. Personne n'a répondu puisque la communication ne s'est pas établie et qu'on ne savait pas qui était responsable.

Les villes nous ont fait connaître leurs craintes face aux coûts d'opération supplémentaires que cela leur occasionnera. Ce sera une dette en plus pour les contribuables municipaux.

Le gouvernement avait créé des attentes, il a créé des processus. Nous sommes prêts à examiner avec lui des façons de les rentabiliser et de les rendre plus efficaces. Mais de là à les couper, à les diminuer, à les anéantir complètement. . . Nous ne sommes pas d'accord du tout. Dans l'éventualité d'un écrasement, sommes–nous là pour protéger du matériel ou des vies humaines? C'est la question qu'il faut se poser.

Vous avez dit que nous étions là pour protéger des emplois. En autant que je protège les futurs emplois, c'est le cas. Cependant, nous sommes aussi là pour démontrer au peuple canadien et aux voyageurs que nous avons un système d'intervention efficace et sécuritaire aux aéroports. Nous avons cette renommée. Là, nous faisons le contraire. Nous allons à l'autre extrême.

Mr. Fontana: There are a lot of privately owned airports that have absolutely nothing to do with Transport Canada and that have an awful lot of commercial traffic. Are you suggesting that the new standard across this country should be that every airport should have fire–fighters and fire–fighting equipment? If you were suggesting that, instead of talking about saving money you would be talking about the expenditure of millions and millions of more dollars.

I can understand those who say that firefighters are idle most of the time. But this is only an impression. I have mentioned several examples of services we render in airports in order to make them as secure as possible.

I gave you two examples concerning Val–d'Or. Recently, firefighters from the municipality, located 8 or 10 kilometers from the airport, took 25 minutes to respond to an emergency while according to all standards set by Transport Canada and the OACI, no more than three minutes must go by, once a plane has landed, before the firefighters must intervene or else the cabin will be pierced.

We have an emergency plan on paper. In its national policy , Transport Canada requires a beautiful emergency plan showing that measures have been taken do deal efficiently with any emergency. It's pushing things a bit far.

Recently, in Mont–Joli, firefighters were requested to come to the airport on two occasions. Nobody came because the message didn't get through and because nobody knew who was responsible.

Municipalities have expressed their fears that their operating costs would increase if they are asked to share their firefighters services with airports. It will only increase the debt load of municipal taxpayers.

The government has created expectations as well as the process. We are ready to study with them ways of making our operations more profitable and more efficient. That doesn't mean however the government should cut our services, reduce them or eliminate them completely. . . We don't agree at all with that. If there is a crash, are we supposed to protect the equipment or human lives? That's the question.

You said we were here to protect jobs. It can be said that I am protecting future jobs. We are also here to show the Canadian public and the travelling public that we have an efficient and safe emergency response system in our airports. That is our reputation. What we are now doing is absolutely the contrary. We are going to the other extreme.

M. Fontana: Il y a beaucoup d'aéroports privés qui n'ont absolument rien à voir avec Transports Canada et qui accueillent un important trafic commercial. Proposez–vous que tous les aéroports du pays se dotent de matériel contre les incendies et recrutent des pompiers? Au lieu de faire des économies, nos dépenses augmenteraient alors de plusieurs millions de dollars.

[*Text*]

If you have any statistics—obviously you are interested in safety—in terms of how many lives have been lost over the past five years, if you like, at an airport because of the lack of fire–fighting or emergency systems or, for that matter, even while your own fire–fighters have been there, I would very much like to see them.

I think the system has worked, is working, and will continue to work because flying is very, very safe. Obviously we want to avoid all tragedies or catastrophes. However, I'm not sure the statistics bear out the fact that you need a fire truck and fire–fighters at every airport to look after every eventuality for 24 hours a day when in fact there are services in the municipality that can be utilized for the function of protecting the travelling public.

M. Desfonds: Les statistiques que vous demandez, monsieur Fontana, nous les avons. Je ne les ai pas ici avec moi, mais nous les avons. Je suis d'accord avec vous. Il n'y a pas encore eu de pertes de vies humaines. Cependant, c'est parce que nous avions en place un système efficace durant les heures d'opération—de 6h00 à 24h00, tout dependant des heures d'achalandage—des aéroports accrédités par Transports Canada.

Mais de là à aller d'un extrême à l'autre en éliminant complètement certains secteurs où il y a des achalandages de passagers... J'ai de la difficulté à croire que ce sera efficace. L'avenir le dira. À certains endroits, il y a de 1 300 à 1 420 passagers et on prétend pouvoir éliminer les services de pompiers et en rendre les villes responsables. Espérons qu'on ne se reverra pas dans des salons mortuaires pour se dire que cela a été causé par le manque d'efficacité.

• 1215

La sonnette d'alarme sonnée plus tôt ne voulait pas dire que nous croyions que ce n'était pas efficace. Le système actuel est efficace. Il a été reconnu comme tel. Nous sommes d'accord qu'on peut l'améliorer, le rendre plus efficace, le rendre plus opérationnel. Nous avons appris du sous–ministre adjoint responsable des aéroports qu'on devait diminuer les dépenses de 10 millions de dollars. Avec cela, la vie des utilisateurs, des voyageurs sera en danger. On pourrait sauver des millions de dollars à d'autres endroits et rendre le service plus efficace sans pour autant mettre la vie des utilisateurs, des voyageurs en danger.

Dans la politique nationale des aéroports, il est dit:

> Le niveau de SIU proposé fournira une couverture égale sinon plus grande que celle qui existe actuellement dans d'autres pays, comme les États–Unis et l'Australie.

Suite à cette présentation, on nous démontre qu'il y a 169 pompiers en trop dans les aéroports canadiens. On les a remplacés par la nouvelle technologie, par de nouveaux équipements plus efficaces. Cependant, cela prend toujours des personnes pour aider. On installe de nouveaux équipements, mais il n'y a personne pour les faire fonctionner. Je me pose des questions. J'aimerais qu'on regarde ces aspects–là.

Mr. Gouk: At airports where there is ERS service and there is a single truck, what type of truck is that? A dry chemical, generally, or foam?

[*Translation*]

Vous vous intéressez de toute évidence aux questions de sécurité, et j'aimerais bien que vous nous fournissiez des statistiques, si vous en possédez, sur le nombre de vies perdues depuis cinq ans en raison de l'absence à un aéroport de service d'incendie ou de service d'intervention d'urgence. Quant à faire, il serait aussi intéressant de savoir combien de vies ont été perdues malgré la présence sur les lieux de vos pompiers.

À mon avis, nos aéroports sont sécuritaires et continueront de l'être. Nous voulons évidemment éviter toutes les tragédies ou les catastrophes. Je ne pense pas qu'on puisse déduire des statistiques qu'il faut qu'une voiture de pompiers et des sapeurs–pompiers se trouvent à tous les aéroports 24 heures sur 24 au cas où on aurait besoin d'eux quand il serait possible de protéger les voyageurs en concluant des ententes avec les municipalités.

Mr. Desfonds: We have the statistics you are requesting, Mr. Fontana. I don't have them on hand, but we can submit them to you later. I agree with you. Lives have not yet been lost and it is because we had in place a efficient emergency response system during operating hours, that is from 6 a.m. till midnight depending on the busiest hours, in airports licensed by Transport Canada

That doesn't mean that we should go to the other extreme and eliminate completely services in airports serving a fair number of customers... It is hard for me to believe that that will be efficient. Only time will tell us. In certain airports greeting a 1300 to 1420 passengers, there is talk of eliminating firefighting services and of making municipalities responsible for them. Let's hope we won't meet again in funeral parlors because of a lack of efficiency.

When we talked about sounding the alarm earlier, we weren't trying to say that it wasn't effective. The current system is effective. It has been recognized as such. We agree that it can be improved, made to be more effective, more operational. The Assistant Deputy Minister in charge of the airports' group told us that expenditures had to be cut by $10 million. That will endanger the lives of users and travellers. We could save millions of dollars in other areas, and make the service more effective without endangering the lives of users and travellers.

The national airport policy states:

> The level of ERS proposed will provide equal or greater coverage than is currently provided in other countries, such as the United States and Australia.

In response to this presentation, we are shown that there are 169 firefighters too many at Canadian airports. They have been replaced by new equipment that is more efficient. However, you still need people to provide assistance. New equipment has been installed, but there's no one to operate it. I really wonder about this. I would like us to have a look at these aspects.

M. Gouk: Quel genre de voiture de pompiers utilise–t–on aux aéroports qui bénéficient de services d'intervention d'urgence mais qui n'en ont qu'une seule? En règle générale s'agit–il d'un camion chargé de poudre, ou d'un camion qui utilise la mousse?

[*Texte*]

M. Desfonds: Je vais laisser mon collègue Barry répondre.

M. Barry Hébert (président du Comité consultatif des pompiers, Union canadienne des employés des transports): Actuellement, à différents aéroports il n'y a qu'un camion appelé RIV avec de l'eau et de la poudre chimique, un agent extincteur.

Mr. Gouk: Is that a dry chemical?

M. Hébert: C'est un combiné.

Mr. Gouk: Where there's more than one, is the one that's added usually a foam vehicle?

M. Hébert: Actuellement, avec la nouvelle politique du ministre, à l'aéroport Jean–Lesage, à Québec, il n'y a que deux anciens camions modifiés. Ils contiennent un *package* avec de l'eau et de la poudre chimique.

Mr. Gouk: Both trucks.

M. Hébert: Oui.

Mr. Gouk: Is it not the standard, though, that when there's a second truck, it's usually a foam truck?

M. Hébert: Non, actuellement, ce n'est pas obligatoire et tous les camions au Canada sont combinés en partie. La comptabilité pour les camions est un peu complexe. Il faut regrouper les types d'avions qui atterrissent à cet aéroport, le nombre de mouvements, la longueur, la grosseur de l'avion et, à ce moment–là, on fait un calcul pour connaître quel produit sera utilisé dans tel camion, avec tel équipement.

Mr. Gouk: What is the general water capacity? Is that for standard water delivery by hose?

M. Hébert: Ce n'est pas avec un boyau, mais avec une tourelle à débit ou une lance. Il y a une norme qui détermine quelle quantité d'eau et. . .

Mr. Gouk: Monitor.

M. Hébert: Oui.

Mr. Gouk: In Quebec City—we're here so we'll use Quebec City as an example—is the primary type of aircraft that comes in here the Dash 8?

M. Hébert: Nous avons des 757, des L–1011, des Dash 8 et des DC–9. Nous avons différents types d'avions.

Mr. Gouk: So there are two trucks here in Quebec.

M. Hébert: Oui, nous avons deux camions à Québec.

Mr. Gouk: For the largest plane, are you looking at around 150 or 160 passengers?

M. Hébert: Non. Nous parlons d'un L–1011, le plus gros porteur, avec environ 350 passagers.

Mr. Gouk: What's the capacity of the terminal building itself for handling all these passengers? How many people can it handle? How many people could potentially be in there if the aircraft are coming and going and so on?

M. Hébert: Je crois que je ferai plaisir à mon directeur d'aéroport en disant que ce n'est pas assez grand en ce moment. Nous aurons une nouvelle aérogare. Je ne connais pas la capacité de l'aérogare.

[*Traduction*]

Mr. Desfonds: I'll let my colleague Barry answer that question.

Mr. Barry Hébert (Chairman, Firefighters Advisory Committee, Union of Canadian Transport Employees): At present, various airports just have a RIV truck with water and a dry chemical which is an extinguishant.

M. Gouk: C'est une poudre?

Mr. Hébert: It's a combination.

M. Gouk: En général, est–ce que le deuxième camion est un véhicule à mousse?

Mr. Hébert: At present, with the Minister's new policy, the Jean–Lesage airport in Quebec City just has two old trucks that have been refitted. They contain a package made up of water and a dry chemical.

M. Gouk: Les deux camions?

Mr. Hébert: Yes.

M. Gouk: Mais est–ce que la norme n'exige pas que d'habitude, le deuxième camion est un véhicule à mousse?

Mr. Hébert: No, that's not mandatory at present, and all the trucks at Canadian airports are combined to some extent. It's fairly difficult to figure out which trucks are required. You have to bear in mind the kinds of aircraft that land at the airport, the number of movements, the aircraft's length and size, and then you calculate which product will be used with a given truck, or with a given piece of equipment.

M. Gouk: Qu'elle est la capacité générale en eau? Est–ce que l'eau est alimentée par boyau?

Mr. Hébert: No, we don't use a hose. We use a monitor or a sprayer. There's a standard that determines what quantity of water and. . .

M. Gouk: Vous parlez d'une lance monitor.

Mr. Hébert: Yes.

M. Gouk: À Québec—comme nous sommes ici nous allons utiliser Québec comme exemple—est–ce que la plupart des aéronefs qui atterrissent ici sont des Dash 8?

Mr. Hébert: We get 757s, L–1011s, Dash 8s and DC–9s. We get various kinds of aircraft.

M. Gouk: Alors, vous avez deux camions ici à l'aéroport de Québec?

Mr. Hébert: Yes, we have two trucks in Québec City.

M. Gouk: Je suppose que la capacité des aéronefs les plus importants est de 150 à 160 passagers?

Mr. Hébert: No, we're talking about and L–1011, the largest carrier, with about 350 passengers.

M. Gouk: Qu'elle est la capacité de l'aérogare elle–même? Combien de passagers peut–elle accueillir? Combien de personnes pourraient se trouver dans l'aérogare pendant que les avions vont et viennent?

Mr. Hébert: I think that I'll please my airport manager by telling you that it isn't big enough at present. We will be getting a new air terminal. I don't know what the terminal's capacity is.

[*Text*]

Mr. Gouk: It would obviously be the equivalent of all the aircraft that are being handled at a given time, even if it would mean squeezing them in.

M. Hébert: On peut entasser beaucoup de gens dans l'aérogare.

Mr. Gouk: What is the structural fire–fighting capability of the ERFs in the Quebec airport?

• 1220

M. Hébert: À l'aéroport de Québec, du côté structurel, du service d'intervention d'urgence à l'aéroport, des pompiers, nous sommes responsables de l'attaque initiale, puis c'est la ville de Sainte–Foy qui assume la responsabilité une fois qu'elle est sur les lieux.

Mr. Gouk: That's their responsibility, but what's their capability for dealing with structural fire? Do they have any equipment to deal with structural fire other than this monitor on the truck that delivers water from a 500–gallon tank?

M. Hébert: Actuellement, la capacité du service d'intervention d'urgence à l'aéroport Jean–Lesage est limitée. On a deux camions ayant une capacité de 1 000 gallons d'eau chacun et on est limités, pas en capacité d'eau, mais surtout au point de vue du personnel, parce qu'il y a seulement un minimum de trois pompiers en devoir par quart de travail.

Mr. Gouk: What I find curious—even in big airports like Vancouver, where I actually worked for some time—is that we're concerned about the need to have this specialized equipment and personnel to deal with an aircraft that handles maybe as much as 300 people, and yet in the case of Vancouver we pack thousands and thousands of people into a building and have no structural capability for protecting them, but we have no concern. I just find it curious.

We have more problems with buildings than we have with aircraft in terms of the need for emergency response. I've seen all kinds of emergency stand–bys in Vancouver but rarely an incident that actually required intervention by the airport fire personnel. However, we've had numerous incidents where the local fire department had to respond to specific problems within the building, and yet that doesn't seem to be a concern for anybody.

I'm just curious as to why you feel we have to have so much equipment for the once–in–a–lifetime–type of intervention required by ERS for aircraft, and yet we have no concern about the structural facilities where many times we put those numbers of passengers.

M. Hébert: Je ne suis pas totalement d'accord avec vous. On met l'accent sur le combat d'incendie d'avion pour une bonne raison. C'est qu'à bord de l'avion, les passagers sont entassés, les sorties de secours sont très limitées et on a beaucoup de carburant à bord. Ça veut dire qu'en cas d'incident, comme mon confrère l'a mentionné tout à l'heure, si un feu se déclare, on ne survit que trois minutes dans cet avion.

Vous avez vu différentes situations d'incendies. Par exemple, dans le DC–9 d'Air Canada à Cincinnati, les gens ont eu environ une minute pour évacuer l'avion. Mais cette minute–là est très importante pour le pompier de l'aéroport. Lui, il applique sa mousse et il peut faire une ouverture pour que les passagers sortent en toute sécurité de l'avion.

[*Translation*]

M. Gouk: Évidemment, elle corresponderait au nombre total d'avions qui s'y trouvent à un moment donné, même s'il serait nécessaire de les entasser.

Mr. Hébert: We can squeeze a lot of people into the terminal.

M. Gouk: À l'Aéroport de Québec, qu'elle est la capacité des SIU pour combattre les incendies d'immeuble?

Mr. Hébert: At the Quebec City airport, we firefighters are responsible for the initial response to a structural fire, and then once the city of Ste–Foy arrives on the scene, it takes over.

M. Gouk: Alors, c'est la responsabilité de la ville, mais est–elle en mesure de combattre des incendies d'immeuble? A–t–elle des équipements pour combattre les incendies d'immeubles autres que ce camion équipé d'une lance monitor qui déverse de l'eau d'un réservoir de 500 gallons?

Mr. Hébert: At present, the emergency response service at the Jean Lesage airport are is limited. We have two trucks with a capacity of 1,000 gallons of water each, but it is not the water capacity that limits us, but rather the number of staff, because we only have a minimum of three firefighters on duty per shift.

M. Gouk: Il est curieux—même dans les grands aéroports comme l'Aéroport de Vancouver, où j'ai travaillé pendant un certain temps—que les gens veulent avoir cet équipement et un personnel spécialisés pour des avions de 300 personnes, mais à Vancouver, nous entassons des milliers et des milliers de personnes dans un immeuble et nous avons aucune capacité pour les protéger en combattant les incendies d'immeubles, mais les gens ne s'inquiètent nullement de ce danger. C'est bizarre.

Si nous avons besoin d'un service d'intervention d'urgence, c'est plutôt pour les incendies d'immeuble que pour des incendies d'avion. J'ai vu des gens en disponibilité à Vancouver, attendant une urgence quelconque, mais les pompiers d'aéroport ont rarement dû intervenir. Par contre, les pompiers locaux ont dû intervenir à plusieurs reprises pour réagir à des problèmes spécifiques dans l'immeuble, mais personne ne semble s'en préoccuper.

Je me demande tout simplement pourquoi vous estimez qu'il nous faut autant d'équipement pour intervenir lors d'une urgence dans un avion, quelque chose qui se produit très, très rarement, mais les gens ne semblent pas se préoccuper des installations où se trouvent des milliers de passagers.

Mr. Hébert: I do not totally agree with you. There is a good reason why we stress beeing ready to fight a fire on board an aircraft. You see, the passengers are crammed in the plane, there is a very limited number of emergency exits, and a great deal of fuel is on board. That means, if an incident occurs, as my colleague was saying a few moments ago, if a fire does breakout, a person only survives for three minutes in that aircraft.

You have seen different fire situations for example, in the case of Air Canada's DC–9 in Cincinnati, the people had about one minute to evacuate the plane. But that one minute is very important for the airport firefighters. They spray foam and can create an opening so that the passengers can leave the plane in complete safety.

[*Texte*]

Dans une bâtisse, on a mille et une sorties, des portes, des fenêtres, etc. À l'aérogare Jean-Lesage, on a environ 20 portes par où les gens peuvent sortir en cas de sinistre ou de feu. Le feu, au début, va être limité à une pièce. Dans le cas d'un incendie à bord d'un avion, à cause du pétrole, le feu va courir de sept à huit cent pieds la minute.

Mr. Gouk: Do you know the evacuation time required by the government for aircraft personnel to evacuate an aircraft with one major exit blocked? Do you know what the time is in which they're required to demonstrate their ability to evacuate that aircraft?

Mr. Hébert: I'm sorry, I don't have that information.

Mr. Gouk: Okay. What is the best time for ERS to respond to a crash in the field, assuming they're already in position at the appropriate locations on the runway? What is the length of time to be on site and ready to intervene?

M. Hébert: Selon les recommandations de l'OACI, le temps de réponse, c'est entre deux et trois minutes. Préférablement, le premier véhicule a un temps de réponse de deux minutes pour la décharge de son produit, et le deuxième véhicule et les autres véhicules, trois minutes. Encore là, l'idéal, c'est d'évacuer l'avion le plus tôt possible, en moins de trois minutes.

Mr. Gouk: I have just one last point that has always struck me as curious. If we have a small airport, whether it's in Quebec, B.C., or anywhere in between, that has a Dash 8-100, there's no requirement. As soon as we go Dash 8-300 with a few more seats and essentially the same aircraft with a little piece stuck into the middle of the fuselage, we have a requirement.

• 1225

Where is the rationalization between those two? Or do you think that the ERS should be there for all planes regardless of size? You mentioned the Cessna 210 earlier. Do you think you should be there regardless of the type of aircraft that is using a field?

Mr. Hébert: ERS has been a

service d'intervention d'urgence au Canada. C'est un grand débat depuis plusieurs années. Certaines gens pensent que nous, les pompiers, voulons être présents dans tous les aéroports. Je pense qu'on ne peut pas être présents dans tous les aéroports.

La nouvelle politique de Transports Canada, dont la réglementation n'est pas encore adoptée, indique que pour tout avion d'au moins 24 mètres, il sera obligatoire d'avoir un service d'intervention d'urgence sur place. Mais les pompiers peuvent donner différents services d'intervention d'urgence, comme l'a dit M. Fontana à Winnipeg. On peut faire d'autres tâches. C'est à ce sujet, je crois, que le ministre a dû consulter notre syndicat pour avoir plus d'information. On est prêts à faire d'autres tâches. On n'a pas dit qu'on voulait faire seulement cette tâche-là.

Mr. Gouk: But only if the aircraft are below 24 metres. Above 24 metres they should be dedicated to aircraft intervention only?

[*Traduction*]

In contrast, buldings have a thousand and one exits—doors, windows, and so on. The Jean Lesage air terminal has about 20 different doors that people can leave by in case of an emergency or a fire. A fire will initially be limited to one room. But if a fire breaks out on board an aircraft, because of the fuel, it can spread at a rate of 700 to 800 feet per minute.

M. Gouk: Quel est le temps d'évacuation exigé par le gouvernement dans le cas d'un avion dont une sortie principale est bloquée? De combien de temps dispose le personnel de l'avion pour démontrer sa capacité d'évacuer l'avion?

M. Hébert: Je suis désolé, mais je n'ai pas ces informations.

M. Gouk: D'accord. Combien de temps les services d'intervention d'urgence ont-ils pour réagir à un écrasement d'avion, si le gens sont déjà en poste aux endroits appropriés sur la piste d'atterrissage? Il leur faut combien de temps pour être sur les lieux et prêts à intervenir?

Mr. Hébert: According to the ICAO's recommendations, the response time should be between two and three minutes. Preferably, the first vehicle will have a response time of two minutes to spray its chemicals. While the second vehicle and any others will be able to respond within three minutes. Once again, the ideal is to be able to evacuate the aircraft as quickly as possible, in less than three minutes.

M. Gouk: Je voudrais soulever un dernier point que j'ai toujours trouvé assez bizarre. Dans le cas d'un petit aéroport, qu'il soit au Québec ou en Colombie-Britannique ou ailleurs, où des Dash 8-100 atterrissent, il n'est pas nécessaire d'avoir des services d'intervention d'urgence. Mais si un Dash 8-300 atterrit, un aéronef qui a quelques places de plus mais qui est essentiellement le même sauf pour un petit quelque chose au milieu du fuselage, tout d'un coup, il faut prévoir des services d'intervention d'urgence.

Comment peut-on expliquer la différence entre ces deux situations? Ou bien croyez-vous qu'il faut prévoir des services d'intervention d'urgence pour tous les avions, peu importe leur taille? Vous avez mentionné les Cessna 210 plus tôt. Pensez-vous que les services d'intervention d'urgence devraient être en place, peu importe le genre d'avions qui se servent d'un aérodrome?

M. Hébert: Les services d'intervention d'urgence sont

an emergency response service in Canada. There has been quite a debate about this matter for many years. Some people think that we firefighters want to be at every airport. I think that we can't be at every airport.

According to Transport Canada's new policy, whose regulations have not yet been passed, emergency response services will have to be there for any aircraft that is more than 24-metres long. However, firefighters can provide various kinds of emergency response services, as Mr. Fontana said in Winnipeg. We can carry out other duties. I believe that's what the minister had to consult our union about in order to get more information. We are willing to carry out other duties. We didn't say that we just wanted to provide firefighting services.

M. Gouk: Mais seulement dans le cas d'avions de moins de 24 mètres. Pour les avions de plus de 24 mètres, croyez-vous que les pompiers devraient seulement réserver leur intervention à des cas d'incendie dans les avions?

[*Text*]

M. Hébert: C'est ce que la nouvelle politique du gouvernement canadien dit: Si tu voles dans un avion de plus de 24 mètres, tu seras qualifié pour avoir un service d'intervention d'urgence.

M. Guimond: Je vous remercie pour votre présentation en deux volets.

J'imagine que, concernant le domaine maritime, vous allez vous organiser pour venir présenter un mémoire en mars, à Ottawa. Il y a trois semaines de prévues en mars à Ottawa. Moi, je vais être intéressé à entendre ce que vous avez à dire vis–à–vis du domaine maritime aussi. On n'a pas le temps ce matin. Aujourd'hui, vous avez décidé d'aller du côté aérien, comme c'était entendu.

M. Desfonds: Si l'occasion nous en était donnée, nous apprécierions présenter un autre mémoire.

M. Guimond: D'accord.

À une question de M. Fontana concernant justement les pompiers, vous avez donné une réponse du type «on peut faire plus avec moins et on le reconnaît.»

Hier, un pilote, le capitaine Leroux de la Corporation des pilotes du Saint–Laurent central, nous a dit à Montréal—j'ai trouvé ça intéressant comme analogie et je suis persuadé que je vais m'en servir à nouveau—que les pompiers partout, que ce soit les pompiers de Québec ou les pompiers de Montréal, ne sont pas payés au nombre de minutes ou d'heures passées au bout du boyau. Donc, on s'attend à ce qu'ils fassent autre chose.

Est–ce que ça aurait pu être une façon d'envisager le problème, à savoir faire faire autre chose à nos pompiers d'aéroport? Je veux parler du problème de la prévention. On ne cesse pas d'assurer sa maison contre le feu parce qu'elle n'a jamais passé au feu.

M. Desfonds: C'est ce qu'on laisse entendre. On reconnaît que dans le passé, ça allait bien et qu'on avait beaucoup d'argent.

Aujourd'hui, on a moins de ressources, mais on veut sauvegarder le service de protection qu'on avait avant. On veut s'asseoir avec l'employeur pour voir quelles autres fonctions d'intervention d'urgence pourraient être rattachées à celles des pompiers, autant du côté aérien que du côté des immeubles. On aimerait avoir la possibilité d'exprimer nos points de vue et leur démontrer qu'on est capables de faire toutes sortes de choses, comme donner des cours de premiers soins ou répondre à des besoins en matière de sécurité à l'intérieur de l'aéroport.

Cela économiserait de l'argent au gouvernement parce qu'actuellement, il y a des contrats donnés au Corps canadien des commissionnaires pour une somme d'environ 200 000$, et peut–être de près d'un million de dollars dans certains secteurs. On pourrait donner cela à nos pompiers, si on le pouvait. On serait capables de faire de la prévention, comme vous l'avez mentionné, si on pouvait s'asseoir et en parler.

M. Guimond: J'ai apprécié aussi ce que vous avez mentionné concernant la privatisation ou la commercialisation du service de navigation aérienne.

Vous avez sûrement entendu la réponse que M. Jenner m'a donnée tout à l'heure à propos du problème qui prévaut actuellement à Mirabel ou à Dorval relativement au renouvellement de la convention collective des pompiers.

[*Translation*]

Mr. Hébert: The Canadian government's new policy says that if you are flying in an aircraft that is more than 24 metres in length, you will qualify for emergency response services.

Mr. Guimond: Thank you for your two–part presentation.

I imagine that you are going to present a brief to us in March, in Ottawa, about marine transportation. Three weeks of hearing have been scheduled for March, in Ottawa. I'm looking forward to hearing what you have to say about marine transportation as well. We don't have time for that this morning. You decided that today you would be talking about air transportation, as was agreed upon.

Mr. Desfonds: If we're given the opportunity, we would appreciate presenting another brief.

Mr. Guimond: Fine.

When you answered one of Mr. Fontana's questions about firefighters, you gave one of those "we can do more with less and we acknowledge that" responses.

Yesterday, in Montreal, a pilot by the name of Captain Leroux, from the *Corporation des pilotes du Saint–Laurent central* told us—I thought it was an interesting analogy, and I'm sure I'll be using it again—that firefighters everywhere, be they in Quebec City or Montreal, are not paid according to the number of minutes or hours that they spend at the end of a hose. So we expect them to be doing other things as well.

Could that be one way of looking at the problem? In other words, should we have our airport firefighters doing other things as well? I'm talking about the issue of fire prevention. You don't stop insuring your house against fire just because it's never gone up in flames.

Mr. Desfonds: That's what's being hinted at. We acknowledge that in the past, things went well and we had a lot of money.

Today, we have fewer resources, but we want to keep the level of protection that we had in the past. We want to sit down with the employer to determine what other emergency response duties firefighters could take on, either in response to possible aircraft fires or structural fires. We would like to have an opportunity to express our viewpoints and to show them that we can do all sorts of things. For example, we could give first–aid courses or respond to security needs within the airport.

This would save the government money, because it currently has contracts with the Canadian Corps of Commissionaires valued at about $200,000, perhaps nearly $1 million in some areas. Our firefighters could be given that work. If we could sit down and talk about it, we would be able to do fire prevention, as you already mentioned.

Mr. Guimond: I also appreciated your remarks about the privatization or commercialization of the air navigation system.

I'm sure you heard the response I got from Mr. Jenner a few moments ago about the problem that we currently have at Mirabel and at Dorval about renewing the firefighters' collective agreement.

[*Texte*]

Pouvez–vous nous dire—parce que la réponse de M. Jenner n'a pas été satisfaisante par rapport à ce que je voulais entendre—quel est le problème à l'heure actuelle?

Quand on transfère, parce qu'il y a des projets de nouvelles corporations aéroportuaires locales, est–ce que vous êtes transférés en même temps? Quand l'ADM a été créé, est–ce que vous avez été transférés avec votre sécurité d'emploi, vos avantages, vos conditions d'embauche, votre régime de retraite?

• 1230

Qu'est–ce qui pose problème à Mirabel et à Dorval?

M. Desfonds: Quand on a transféré des employés des aéroports de Montréal, Dorval et Mirabel à l'entité privée, il y a eu des négociations entre Transports Canada et les personnes intéressées, à notre détriment, parce qu'on n'a jamais été consultés au niveau syndical. On nous a mis devant un fait accompli.

Les termes et conditions des transferts ont été comme suit: tout employé de statut indéterminé de la Fonction publique est transféré aux autorités aéroportuaires de Montréal avec une garantie de non–mise à pied de deux ans, aux mêmes termes et conditions que dans la convention collective. Notre fonds de pension a été transféré, parce qu'ils ont négocié un fonds de pension similaire avec les autorités de Montréal. La majorité des employés ont été transférés de même que tous les autres bénéfices.

Actuellement, dans le conflit avec les aéroports de Montréal, on est en renouvellement de convention collective, et ça dure depuis presque deux ans. Ils sont en conciliation; ils ont passé tout le processus de conciliation et ils ne veulent pas régler. Ils ont exercé de la pression sur les syndicats et sur les employés en mettant des gens à pied. Ils ont fait cela sans raison, parce qu'avec les nouvelles normes qu'on a énumérées tantôt sur l'intervention d'urgence, proposées par le gouvernement fédéral et auxquelles les aéroports qui ont été transférés sont soumis, ils ont besoin de personnel en devoir. Ils ont peut–être, si ma mémoire est bonne, trois ou quatre personnes de trop par rapport au nombre requis, et non 22 comme ils le prétendent actuellement.

On cherche la cause de cela. On est devant les tribunaux pour juger de la pratique administrative.

M. Guimond: Le gouvernement a carrément indiqué son intention d'aller de l'avant au niveau de la commercialisation des services de navigation aérienne. À votre connaissance, est–ce que le système RAMP, qui utilise la technologie CAATS, est opérationnel? Il a coûté pas loin d'un milliard de dollars.

Vous vous rappelez que lors de la fermeture de l'unité de contrôle radar de Québec, j'ai eu l'occasion de dénoncer l'inefficacité du radar de Bernières, alors que l'avion–ambulance du gouvernement avait été littéralement perdu. Le radar avait perdu un avion pour se concentrer sur un voilier d'outardes qui passait 10 000 pieds plus bas. Est–ce que le système est opérationnel et efficace alors qu'on se prépare à le transférer?

M. Desfonds: Selon l'information que j'ai eue, le système n'est pas encore opérationnel. Au point de vue efficacité, ce que j'ai compris de mes collègues syndiqués du service de contrôle aérien, c'est qu'il est désuet avant même d'être mis en opération. Il faudrait qu'il soit changé parce que certaines technologies sont dépassées.

[*Traduction*]

Mr. Jenner's response wasn't satisfactory as compared with what I wanted to hear. Consequently, could you tell us what the problem is at present?

Given that there are plans to set up new local airport authorities, when the airport is transferred over, will you be transferred over at the same time? When ADM was created, were you transferred over, along with your job security, your benefits, your hiring conditions and your retirement plan?

What's the problem at Mirabel and Dorval?

Mr. Desfonds: When the employees at the Montreal airports (Dorval and Mirabel) were transferred to the private authority, there were negotiations between Transport Canada and the people involved. These negotiations were to our disadvantage, because we, at the union, were never consulted. We were presented with a done deal.

The terms and conditions of the transfers were as follows: all indeterminate Public Service employees transferred to the Montreal airport authorities were guaranteed that they would not be laid off for two years, with the same terms and conditions as those found in the collective agreement. Our pension was transferred, because they negotiated a similar pension fund with the Montreal authorities. Most of the employees were transferred over, along with all the other benefits.

The current conflict with *Aéroports de Montréal* has occurred because we are renewing the collective agreement and the process has been under way for nearly two years. They are in conciliation; they've gone through the entire conciliation process and they don't want to settle. They put pressure on the unions and the employees by laying people off. They had no grounds for doing that, because with the new emergency response standards that we listed earlier, which the federal government proposed and which the airports that have been transferred over are subject to, they need to have staff on duty. Unless I'm mistaken, I believe they may have three or four more people than the required number, not 22 as they are currently claiming.

We are trying to find the cause for all this. We have gone to the courts so that their administrative practices can be assessed.

Mr. Guimond: The government indicated out and out that it intended to go ahead with commercialization of air navigation services. Do you know whether the RAMP system, which uses the CAATS technology, is operational? It cost almost 1 billion dollars.

Remember that when the Quebec radar control unit was shut down, I had an opportunity to speak out about the inefficient radar in Bernières, when the government's air ambulance was literally lost from sight. The radar system lost the plane because it picked up a flock of Canada geese that were flying 10,000 feet lower. The government is getting ready to transfer this system over. Is the system currently operational and effective?

Mr. Desfonds: According to the information I received, the system isn't operational yet. As for its effectiveness, my fellow union members from the air control service have told me that the system is obsolete, and it hasn't even been put into operation yet. It has to be replaced because some of the technology is out of date.

[*Text*]

Donc, il n'est pas mis en place. Il a coûté, comme vous dites, près d'un milliard de dollars. Je n'ai pas eu de chiffre exact, mais ça semble être près de cela.

M. Guimond: Merci.

The Chairman: Thank you, Mr. Guimond.

Madame Terrana.

Mme Terrana: Bonjour. Je suis un peu troublée par votre mémoire. Il n'y a qu'une recommandation positive. C'est tout négatif. C'est encore le statu quo. Vous voulez la société d'État. Rien ne va changer. On va regarder vos recommandations qui, en effet, ne sont pas des recommandations.

Ne pensez–vous pas qu'il y a une autre possibilité en ce qui a trait à l'aéroport? Quelque chose doit changer. Le statu quo, on ne peut plus le garder, parce que, comme vous le savez, il y a des problèmes financiers. Il faut le rendre plus facile à administrer.

Est–ce que vous ne pensez pas qu'il y a d'autres options auxquelles vous pouvez participer comme employés?

M. Desfonds: Ce qu'on a dit dans notre mémoire, madame, c'est qu'au début, quand on s'est impliqués dans le service de navigation aérienne — puisque vous faites allusion au service de navigation aérienne —, trois options ont été retenues par le comité consultatif: statu quo amélioré, société d'État ou organisme sans but lucratif. Le statu quo amélioré, c'est seulement changer le mal de place. On est d'accord là–dessus.

On serait d'accord qu'on garde le même principe qu'à Postes Canada. C'est–à–dire qu'on aurait une société d'État pour une période de trois, quatre ou cinq ans, et ensuite, selon la viabilité et la solvabilité de l'entité qui prendrait charge, on irait peut–être vers une société à but non lucratif.

Mais cela ne doit pas se faire aujourd'hui, quand les équipements en place nous ont coûté des milliards de dollars. On parle de 1,3 milliard de dollars dans les dernières estimations qu'on a eues. On va leur dire d'exploiter cela sans garantie de solvabilité. Le gouvernement va leur mettre entre les mains 1,3 milliard de dollars d'équipement, plus un budget d'opération qui était de 800 millions de dollars, presque 2 milliards de dollars de biens, sans garantie, et dire: Allez–y, exploitez cela, merci beaucoup, vous avez notre bénédiction et, en plus, on vous appuie.

Au début, lors de la formation du Comité, selon la polique nationale, le gouvernement voulait se libérer du service de navigation aérienne sans être obligé d'appuyer financièrement quelque chose ou d'en approuver le financement.

Comme on l'a dit dans notre mémoire, au fur et à mesure qu'on avançait dans le projet, c'était démontré qu'on était prêt même à subventionner et à garantir. Une présentation avait été faite par le Conseil du Trésor et le ministère des Finances, disant que s'ils voulaient prendre les actifs, ils devaient débourser, au jour un, un minimum de 500 millions de dollars immédiatement et, sur une base de cinq ans, les autres 500 millions de dollars, au taux d'intérêt du marché.

[*Translation*]

So it hasn't been installed yet. As you say, it cost close to 1 billion dollars. I don't have an exact figure for it, but I think it is close to that.

Mr. Guimond: Thank you.

Le président: Merci, monsieur Guimond.

Mrs. Terrana.

Mrs. Terrana: Good afternoon. I'm a bit troubled by your brief. It only has one positive recommendation. It's all negative. It's still the status quo. You want a Crown corporation. Nothing is going to change. We will look at your recommendations, which really aren't recommendations.

Don't you think that there's some other option for the airport? Something has to change. We can't keep the status quo because, as you know, we have these financial problems. We have to make the airports easier to administer.

Don't you think that there are other options in which you could take part as employees?

Mr. Desfonds: What we said in our brief, Mrs. Terrana, is that when we first got involved in the air navigation service — since you're alluding to the air navigation service — the advisory committee chose three options: improving the status quo, setting up a Crown corporation, or setting up a non–profit organization. Improving the status quo would be just shifting the pain around. We agree on that point.

We would agree with the government following the Canada Post example. In other words, for three, four, or five years, we would have a Crown Corporation, and after that, depending on the viability and solvability of the organization that would take over, perhaps we would move towards a non–profit corporation.

• 1235

But that must not be done today, when the existing equipment has cost us billions of dollars. The latest estimates we saw mentioned a figure of 1.3 billion dollars. We are going to tell them to operate it without any solvency guarantee. The government is going to give them 1.3 billion dollars in equipment, plus an operating budget that was 800 million dollars, for a total of almost 2 billion dollars in assets, with no guarantee and then say they have its blessing and support to go ahead and operate this entity. Thank you very much.

Initially, when the committee was set up, the national policy stated that the government wanted to free itself out of the air navigation service, without having to provide financial support or to approve the funding of such an entity.

As we said in our brief, as the project proceeded, it was shown that there was a willingness to provide subsidies and guarantees. Treasury Board and the Department of Finance made a presentation saying that if they wanted to take over the assets, they would have to pay out, on day one, a minimum of 500 million dollars immediately, and the remaining 500 million dollars at market interest rates over five years.

[*Texte*]

On se pose la question. Actuellement, il en coûte 800 millions de dollars pour exploiter le service de navigation aérienne, et on en tire des revenus de 600 millions de dollars. Il y a un déficit de 200 millions de dollars. On veut trouver une solution. La plus facile serait d'augmenter la taxe encore une fois, mais, comme mon collègue l'a dit, on est «tannés» de payer des taxes.

Mme Terrana: Je ne crois pas, comme vous le dites, que la corporation sans but lucratif n'a aucune expérience en tant qu'employeur. Ce n'est pas vrai, parce qu'on a trouvé que beaucoup de ces sociétés étaient de vraies sociétés.

Il y a de l'argent en jeu. Je sais que ce n'est pas sûr, et je suis d'accord, mais beaucoup de choses doivent être changées. Disons que ces choses sont changées. Est–ce que vous pensez qu'il y a un rôle pour vous là–dedans? Je voudrais entendre du positif de votre part. Est–ce qu'il y a un rôle pour les employés dans ce projet?

M. Desfonds: Oui, on aimerait y participer. Oui, on aurait un rôle à jour. Je suis d'accord avec vous. On veut participer, mais pas à tout prix. On mentionnait que 7 500 employés étaient affectés par le transfert. On s'est entendus pour examiner une solution de rechange pour participer à la réduction du déficit canadien.

Au fur et à mesure qu'on avançait dans notre processus, madame, on se faisait fait dire: Maintenant, on a 25 p. 100 de coupures qu'il faut effectuer au jour un, des coupures d'employés; on vous demande votre collaboration face à ça. J'ai de la difficulté, dans mon rôle de représentant syndical, à acquiescer et à dire qu'on va prendre un projet, qu'on va le mettre entre vos mains, qu'on va vous donner une réduction de 25 p. 100 des employés, quand on sait qu'actuellement, malgré les contraintes, on est juste à la limite du minimum requis.

Donc, on pourrait s'asseoir, mais pour autant qu'on soit sûrs que l'autre côté va nous écouter et mettre en application ce qu'on recommande. Qu'est–ce qu'on fait? On met des propositions sur la table avec une personne dont on ne sait pas si elle va être l'employeur, qui dit être un membre du comité consultatif. À un moment donné, on s'aperçoit que c'est elle qui va être le futur employeur. À ce moment–là, la partie n'agit plus de la même façon. La franchise entre les deux ne sera plus la même, parce qu'on n'a plus de confiance.

The Chairman: Thank you very much, members of the Union of Canadian Transport Employees, for again coming before our committee on the issue of the tripartite air study. Thank you for your presentation.

This committee now breaks for lunch and reconvenes at 1:30 p.m.

[*Traduction*]

There is one thing we are wondering about. At the moment, it costs 800 million dollars to operate the air navigation service, and it produces revenues of 600 million dollars. So there is a 200–million dollar deficit. We want to find a solution. The easiest thing would be to increase the tax once again, but as my colleague said, we are fed up with paying taxes.

Mrs. Terrana: I do not think, as you say, that a non–profit corporation has no experience as an employer. That is not true, because we have found that many such corporations were genuine corporations.

There is money at stake here. I know it is not definite. And I do agree on that. But many things have to be changed. Let's assume for a moment that they are changed. Do you think that there would be a role for you to play in such a project? I would like to hear something positive from you. Would there be a role for employees in such a project?

Mr. Desfonds: Yes, we would like to be involved. Yes, we would have a role to play. I agree with you. We would like to participate, but not at any cost. It was said that 7,500 employees were affected by the transfer. We have agreed to look at an alternative and to help reduce Canada's deficit.

As we proceeded in our work, we were told that, as of day one, 25% of the staff had to be cut. Then they ask for our cooperation in that. As a union representative, I have trouble agreeing to a project for which we will be given responsibility that will involve a 25% staff reduction. The fact is that at the moment, despite the constraints, we know that we barely have the minimum necessary.

So, we could sit down and discuss these things, provided we are sure that the other side will listen to us and act on what we recommend. What are we doing? We are putting some proposals on the table with an individual, without knowing whether that person will be the employer, and who says that he or she is a member of the advisory committee. At some point, we realize that this individual is going to be the future employer. Once that happens, the individual in question no longer behaves in the same way. The openness that existed between the two parties will no longer be the same, because we no longer trust the other side.

Le président: Je tiens à remercier les membres de l'Union canadienne des employés des transports de leur comparution devant notre Comité au sujet de l'étude tripartite sur les questions aériennes. Je vous remercie de votre présentation.

Nous allons maintenant prendre une pause pour le déjeuner et reprendre nos travaux à 13h30.

AFTERNOON SITTING

SÉANCE DE L'APRÈS–MIDI

• 1334

The Chairman: Good afternoon, colleagues. We reconvene our hearings pursuant to Standing Order 108(2), the consideration of Canadian marine issues.

Le président: Bon après–midi, chers collègues. Nous reprenons nos audiences conformément à l'article 108(2) du Règlement, sur notre étude des questions maritimes au Canada.

[*Text*] [*Translation*]

• 1335

We'd like to bring to the table the Citizen's Committee of Old Quebec. Welcome, Mr. Samson, to the transport committee hearings. We appreciate you coming before us to give us your presentation and to answer some of our questions.

I think we should begin because we are booked for every half hour for the next four hours. We would appreciate it if we could have a 15–minute presentation. I'm going to drop the time on the questions down to 5 minutes. Please proceed.

M. Alain Samson (trésorier, Comité des citoyens du Vieux–Québec): Le Comité des citoyens du Vieux–Québec vous remercie de l'occasion qui lui est offerte de présenter son point de vue à l'occasion des audiences de votre Comité relatives à la politique maritime canadienne. Puisque le Comité permanent des transports de la Chambre des communes siège aujourd'hui dans notre ville au sujet de la politique maritime canandienne, nous voulons soumettre notre point de vue de citoyens, celui de voisins et celui de partenaires du Port de Québec.

Nous ne sommes certes pas des experts en transport maritime et en questions portuaires, mais nous sommes experts en quotidienneté urbaine par notre vie de tous les jours dans les environs du port et, de plus en plus, jusque sur ses quais.

Permettez–nous un exergue. Vous vous souviendrez du célèbre discours de Paul à Thèbes, au début de la chrétienneté:

> Athéniens, à tous égards, vous êtes, je le vois, les plus religieux des hommes. Parcourant en effet votre ville et considérant vos monuments sacrés, j'ai trouvé un autel avec l'inscription: Au dieu inconnu. Eh bien! ce que vous adorez sans le connaître, je viens, moi, vous l'annoncer.

Quand nous parcourons la Loi sur la Société canadienne des ports, nous sommes frappés de la place attribuée dans la politique portuaire à la poursuite des objectifs économiques, mais également des objectifs sociaux aux plans national, régional et local. Conséquemment, précise la loi, les administrateurs des sociétés portuaires locales doivent «être représentatifs des collectivités et intérêts locaux et régionaux (. . .) et, pour la plupart, résider dans les environs du port». Ce sont effectivement les intérêts locaux et régionaux en matière portuaire que nous voulons mettre en lumière.

Créé en 1975, notre Comité a connu une recrudescence de son activité en 1987, à la suite de l'inscription du Vieux–Québec sur la liste du Patrimoine mondial de l'UNESCO. Cette inscription, en suscitant la fierté des résidents, a avivé la conscience de leur responsabilité à l'égard du site priviligié dont ils jouissent comme milieu de vie. Le Comité a alors reformulé comme suit ses objectifs: «protéger et mettre en valeur l'arrondissement historique du Vieux–Québec, dans la perspective d'un ensemble vivant et habité, en veillant notamment aux conditions de la fonction résidentielle dans son intégration aux autres fonctions qui animent et caractérisent cet ensemble». Ouvert aux résidants et aux amis de l'arrondissement historique du Vieux–Québec, notre organisme regroupe 180 membres. L'ensemble des résidants du secteur patrimonial regroupe près de 4 000 résidants.

Nous demandons au Comité des citoyens du Vieux–Québec de bien vouloir s'approcher de la table. Bienvenue, monsieur Samson, aux audiences du Comité des transports. Nous vous remercions de comparaître devant nous pour nous faire votre exposé et pour répondre à nos questions.

Je pense qu'il faut commencer sans tarder, car nous avons des témoins prévus pendant les quatre heures à venir. Nous aimerions avoir un exposé d'une quinzaine de minutes. Je vais réduire le temps des questions à cinq minutes. Vous avez la parole.

Mr. Alain Samson (Treasurer, Citizen's Committee of Old Quebec): Our committee would like to thank you for this opportunity to express its views at your committee's hearings on Canada's marine policy. Since the Standing Committee on Transport of the House of Commons is sitting today in our city on Canadian marine policy, we would like to present the opinions of the people who live close to the Port of Quebec City.

While we are certainly not experts on marine transportation or port issues, we are experts in day–to–day issues, because we live close to the port and are increasingly familiar even with its wharves.

Let me start with a familiar quotation from the famous speech by Paul in Thebes, in the early days of Christianity:

> Ye men of Athens, I perceive that in all things ye are too superstitious. For as I passed by, and beheld your devotions, I found an altar with the inscription: To The Unknown God. Whom therefore ye ignorantly worship, him I declare unto you.

In reading through the Canada Ports Corporation Act, we were struck by the importance the port policy attaches to economic objectives, but also to social objectives at the national, regional and local levels. Consequently, the act states that the directors of local port corporations must be "representative of local and regional interests (. . .) and most must live in the area surrounding the port." We would like to focus on the local and regional interests in port issues.

Our committee was set up in 1975 and increased its activities in 1987, after the inclusion of Old Quebec on the list of UNESCO World Heritage Sites. Being on this list made local residents proud and also gave them a keener awareness of their responsibility for the heritage site which they call home. As a result, the committee restated its objectives as follows: "to protect and develop the historical district of Old Quebec, as a living and lived–in whole, by looking after issues such as housing concerns and their role within the other unique aspects of this area". Our committee is open to residents and friends of the Old Quebec historical district, and has 180 members. In all, 4,000 people live in the heritage site area.

[*Texte*]

L'arrondissement patrimonial classé par l'UNESCO touche, à certains points, certaines parties du Vieux-Port actuel et la zone tampon regroupe aussi un certain nombre d'activités portuaires.

Dans le modeste mémoire que nous vous présentons, nous ne plaidons que pour une chose: les liens entre le port et les habitants. Inscrits dans la politique portuaire existante, ces liens demeurent méconnus sinon inconnus. Ils touchent trois aspects du port de Québec sur lesquels se concentrent les intérêts locaux et régionaux: l'infrastructure économique, le domaine public et l'apanage patrimonial.

L'importance économique de l'infrastructure que constitue le port ne nous échappe pas. Nous restons soucieux de la qualité de ses installations et de la vitalité de ses opérations. Nous sommes conscients que notre port doit offrir des avantages concurrentiels pour le réception, le transit et l'expédition des marchandises.

[*Traduction*]

At some points, the UNESCO World Heritage Site includes some parts of the existing Old Port, and the buffer zone also includes a number of port activities.

In our modest brief, we tried to focus on one thing only: the relationship between the port and the people who live in the area. There is a misinformation or a lack of knowledge about this relationship, even though it is mentioned in the existing port policy. The relationship covers three aspects of the Port of Quebec City, around which the local and regional interests are focused: the economic infrastructure, the public aspects and the heritage function.

We are well aware of the economic importance of the port infrastructure. We remain concerned about the quality of its facilities and the vitality of its operations. We are aware that our port must offer competitive advantages for the receiving, transit and shipping of cargo.

• 1340

Il doit accueiller aussi des fonctions relatives aux chantiers maritimes, à la Garde côtière, aux forces navales, aux croisières et aux services de traversiers.

Nous voulons que cette mission du port s'exerce pleinement et efficacement, selon la tradition même qui n'a cessé de marquer Québec depuis son origine et qui l'a déjà placé aux précieux rangs des ports du monde.

Nous réprouvons que les autorités portuaires se montrent trop peu averties des exigences d'harmonisation des activités maritimes du port avec l'environnement urbain. Nous l'illustrons par deux faits significatifs.

Pour ce qui est premier, au cours d'une séance du conseil municipal de Québec, des citoyens ont demandé si l'administration de la ville était informée des intentions de la Société du port qui, au cours de l'année précédente, avait fait raser les aménagements paysagers de la tête du Bassin Louise, présumément pour créer un terrain de stationnement. Aucun élu ou fonctionnaire municipal n'en savait quoi que ce soit. Le directeur général de la ville s'est alors rendu sur les lieux, pendant la pause-café, pour constater de ses yeux l'agissement des administrateurs du port dans un point sensible de l'aménagement de la basse-ville, sans la moindre communication avec la ville.

Deuxièmement, au cours d'une séance élargie du Comité consultatif de la ville de Québec sur le Vieux-Québec, alors que la ville faisait part de l'état de la révision du plan directeur d'aménagement de la basse-ville, un représentant de la Société du port a informé incidemment la ville et l'assemblée du fait que la Société élaborait de son côté un nouveau plan d'aménagement du port. Deux plans d'aménagement de la basse-ville et du port étaient donc conçus dans l'ignorance absolue l'un de l'autre.

La Loi sur la Société canadienne des ports fait obligation à une société portuaire locale de consulter chaque municipalité touchée avant toute modification du périmètre d'un port. L'exigence prescrite dans le cas précisé par cette disposition n'est sans doute pas restrictive. Elle indiquerait plutôt les rapports de collaboration que la société portuaire locale doit entretenir avec les municipalités environnantes.

It must also be the centre of other activities, such as shipyards, the Coast Guard, naval forces, cruise vessels and ferry services.

We want the port of Quebec City to perform its role fully and efficiently, in accordance with the very tradition that has been characteristic of Quebec City from its beginnings, and which has already ranked it among the ports of the world.

We disapprove of the fact that port officials are too unaware of the need to harmonize the port's marine activities with the urban environment. Let us give two illustrations of what we mean.

The first is this. At a meeting of the Quebec municipal council, some residents asked whether the municipal government had been informed about the intentions of the Port Corporation, which, in the previous year, had destroyed the landscaping at the head of the Bassin Louise, presumably to build a parking lot. No municipal elected official or employee knew anything about this. The city manager actually went to the area during coffee break to see for himself what had been done by port officials in a sensitive area for lowertown development, without the slightest communication with the city.

I come now to my second illustration. During an expanded meeting of the Advisory Committee of Quebec City on Old Quebec, when the city was getting a progress report on the review of the master development plan for lowertown, a representative from the Port Corporation happened to inform the city and the meeting that the corporation was also drafting a new port development plan on its own. Hence, two lowertown and port development plans were being designed completely independently of each other.

The Canadian Ports Corporation Act requires that a local port authority consult each municipality affected before any change to the area surrounding a port. The requirement set out in this provision is probably not restrictive. It rather describes the cooperation that must exist between the local port corporation and the surrounding municipalities.

[*Text*]

La raison économique n'est pas absolue et n'autorise pas l'insensibilité. La raison économique serait même mieux servie si l'administration portuaire associait davantage la population à ses objectifs d'efficacité et de développement. Les citoyens aiment comprendre ce qui les touche et sont capables de fierté à l'égard du bien d'une valeur singulière que constitue le port.

La Société du port doit entendre et considérer les opinions exprimées par les citoyens, entretenir des rapports voulus et soutenus avec les municipalités, faire connaître activement le port à la population par les moyens dont on fait usage dans de trop rares journées de portes ouvertes.

Quant au domaine public, les rives constituent pour une ville un riche privilège. Elles donnent accès à la ville depuis l'eau et l'accès à l'eau depuis la ville. Elles ne peuvent être accaparées exclusivement par les exigences portuaires des quais et du mouillage, de l'équipement d'embarquement et du débarquement.

Le tourisme des croisières évoque notamment cette richesse. C'est par les rives que les passagers des navires abordent la ville de leur regard et de leurs pas. C'est par les rives que les visiteurs et les habitants de la ville accèdent aux bateaux d'excursion. Toute cette activité contribue de manière rentable et accrue aux attraits de Québec, en même temps qu'elle en favorise l'accès. Nous n'observons pas que nos requêtes, ni même celles des armateurs ou opérateurs de croisières maritimes et fluviales, quant à l'observation rigoureuse de l'évolution des activités de croisières et d'excursions à Québec et quant à la planification des aménagements les plus appropriés sont sérieusement prises en compte.

[*Translation*]

Economic reasons are not absolute and do not authorize insensitive actions. In fact, economic considerations would be better served if the port authority involved local residents more in setting its efficiency and development objectives. People like to understand things that affect them, and can be proud of the singular value of a port.

The Port Corporation must listen to and take into account views expressed by citizens, maintain ongoing contact with municipalities, actively inform local residents about what is happening in the port during open–house days, an all–too–rare event.

As to the public function of the port, the banks of the river offer a wealth of advantages to a city. They provide access to the city from the water, and access to the water from the city. They cannot be taken over exclusively by port facilities such as wharfs and anchorages, and embarcation and disembarcation equipment.

One of the advantages is cruise ships. Passengers on board ships first see the city and enter it from the banks of the river. Visitors and city residents alike board excursion boats from the banks of the river. All these activities make a profitable and increasing contribution to the attractions of Quebec City, and at the same time, promote access to the city as well. We have not found that serious consideration is given to our requests, nor even to those made by ship owners or cruise and excursion operators, regarding strict observation of trends in cruise and excursion activities in Quebec City, and regarding planning the most appropriate type of development.

• 1345

La vaste esplanade de la Pointe–à–Carcy et le pourtour du Bassin Louise, dans ce qu'on appelle le Vieux–Port comme s'il était désaffecté, n'ont–ils été construits que pour recevoir des condominiums, des hôtels, des *market places*?

Le fait est que la population s'est emparée de ces lieux encore publics par leur propriété foncière, pour qu'ils s'affirment publics par leurs usages. La promenade au bord de l'eau attire des flux de fréquentation qui font rivaliser les quais de la Pointe–à–Carcy avec la Terrasse Dufferin sur le Cap Diamant.

Les foules découvrent la proximité du fleuve et toute la vie qui l'habite. C'est bien moins le théâtre à ciel ouvert de l'Agora qui remporte du succès que le plaisir de s'approcher du fleuve, d'y faire des excursions, d'observer de près les grands navires de croisière.

L'accès et l'usage public des rives du Vieux–Québec constituent désormais un acquis pour les citoyens. Que ces rives et toutes celles du périmètre du port ne cessent d'appartenir au domaine public leur importe au plus haut point, quel que soit le modèle de gestion qui prévaudra, celui d'une administration fédérale ou d'une administration québécoise, d'une dévolution à une administration régionale ou locale ou encore d'une concession à des sociétés privées. La population considère le Vieux–Port, en particulier, comme un lieu collectif, une ressource privilégiée qu'il paraît aviser d'aménager sans précipitation, de conserver pour les générations futures, de destiner à des vocations publiques qui exigent une localisation riveraine.

Is it not true that the broad esplanade at Pointe–à–Carcy and the area around the Bassin Louise, in the district known as the Old Port, as though it were no longer used, were built just to house condominiums, hotels and marketplaces?

The fact is that people have taken over these still–public areas to ensure that they remain public through the uses to which they are put. The boardwalk on the wharves at Pointe–à–Carcy attract crowds that rival those that come to Dufferin Terrace on Cap Diamant.

The people who walk here discover the river and all the life in the surrounding area. The success of this neighborhood can be accounted for not so much by the open–air Agora theatre, but rather by the pleasure people find in walking beside the river, taking excursions, and seeing cruise ships up close.

Public access to and use of the banks of the river in Old Quebec have become something residents now take for granted. Continued public access to all areas around the port is extremely important to people, regardless of the type of administration in place, whether the port is run by the federal government or the Quebec government, or a regional or local authority, or even a private corporation. People see the Old Port, in particular, as a valuable resource that belongs to the community, and one which must be developed prudently, maintained for future generations, and used for public activities that must be located on the banks of the river.

[*Texte*]

Quant à l'apanage patrimonial, les berges portuaires, tant de l'estuaire de la rivière Saint—Charles que du fleuve Saint–Laurent, forment l'écrin entourant le Vieux–Québec. Un rôle de protection et d'accompagnement en découle pour tout le secteur du Vieux–Port, dont une partie appartient à l'arrondissement historique classé patrimoine mondial de l'UNESCO.

L'aménagement et le développement de tout ce secteur ne peuvent ignorer les exigences de la préservation et de la mise en valeur du patrimoine architectural et urbain. Ils doivent contribuer plutôt à la création d'une véritable symbiose entre la vieille ville et le fleuve. Les administrations feront bien, à cet égard, de mettre à profit la révision des projets d'intervention et le recours à l'expertise des citoyens plutôt que de s'y refuser.

Pour la ville, ainsi qu'elle s'y engage dans le plan directeur d'aménagement de la basse–ville qu'elle a adopté en 1993, il s'agit de «miser sur ce développement prudent et équilibré des fonctions urbaines dans le respect d'un environnement caractérisé par la présence d'un riche patrimoine inscrit dans un site portuaire de premier plan» (Ville de Québec, *Entre la falaise et le fleuve*, août 1993, p. 15) Pour le port, il s'agit d'aménager ses fonctions propres avec le souci de leur intégration dans un site urbain patrimonial d'une valeur singulière.

En conclusion, ces trois traits, soit l'infrastructure économique, le domaine public et l'apanage patrimonial, caractérisent le port aux yeux des citoyens du Vieux–Québec. Nous croyons que ces traits militent pour une politique portuaire, non pas axée sur des seuls impératifs technico–commerciaux, mais articulée sur les intérêts tant sociaux qu'économiques qui lient les habitants au port et qui les amènent à requérir d'être associés à la détermination du dévelopement et de l'avenir du port.

Je voudrais ajouter que, dans les prochains jours, nous ferons parvenir au Comité un document révisé sur ce texte de présentation, ainsi que des documents complémentaires. Nous annexons à l'actuelle présentation d'aujourd'hui une édition qui s'appelle *MursMurs*, qui est distribuée à l'ensemble des résidents du Vieux–Québec, et qui s'ajoute à la présentation que nous faisons ce matin. Il y a là un article intitulé: *Vieux–Port, il est temps de réamorcer le débat.*

[*Traduction*]

As to the heritage aspects, the river banks surrounding the port, both on the estuary of the St. Charles River and on the St. Lawrence River, encircle Old Quebec. Consequently, the whole Old Port area, part of which belongs to the UNESCO World Heritage site, must play a role as protector.

The development of this district cannot disregard the requirements of urban and architectural heritage conservation. It must rather contribute to the creation of a genuine symbiosis between the old city and the river. In this regard, authorities would do well to make use of project reviews and to draw on residents' expertise, rather than refuse to do so.

In its lowertown master development plan, passed in 1993, the city says that it is committed to "count on the cautious, balanced development of urban activities while showing respect for an environment characterized by a rich heritage located in a first–class port site" (Quebec City, *Entre la falaise et le fleuve* ("Between the cliff and the river"), August 1993, p. 15). The port's mission should be to develop its own activities while showing concern for integrating them within an urban heritage site of oustanding value.

In conclusion, these three features—the economic infrastructure, the public function and the heritage aspects—characterize the port for the residents of Old Quebec. We think these features argue for a port policy based not only on technical and commercial considerations, but rather on the social and economic interests shared by residents of the port area, that lead them to ask to be involved in determining the development and the future of the port.

I would like to add that in the next few days, we will be sending the committee a revised version of our brief, and some additional material. We are attaching to today's presentation a publication entitled *MursMurs*, which is distributed to all residents of Old Quebec. It contains an article entitled *The Old Port—It's Time to Reopen the Debate.*

• 1350

Nous joignons aussi un bref document présentant le Comité des citoyens du Vieux–Québec, son origine, ses objectifs, son fonctionnement ainsi que la liste de ses administrateurs. Merci, monsieur le président.

The Chairman: Thank you for your presentation. You are to be congratulated, Mr. Samson, for having demonstrated on behalf of the Citizen's Committee the need for a local port and to be sensitive to the needs of the surrounding municipality, the people there, and their heritage. Congratulations to you.

M. Guimond: Bonjour, monsieur Samson. Je m'excuse d'avoir manqué le début de votre présentation. De toute façon, vous avez remis un mémoire et j'aurai l'occasion d'en faire la lecture à tête reposée.

Monsieur Samson, je crois que votre Comité a deux réalisations à son actif en ce qui a trait aux projets relatifs au port et au développement du Vieux–Port.

We have also attached a brief paper describing our committee, its origin, its objectives, its operation and a list of its directors. Thank you very much, Mr. Chairman.

Le président: Je vous remercie de votre exposé. Je vous félicite, M. Samson, d'avoir démontré, au nom du Comité des citoyens, qu'il est essentiel qu'un port local soit conscient des besoins de la municipalité qui l'entoure, de ses résidents et de leur patrimoine. Félicitations.

Mr. Guimond: Good afternoon, Mr. Samson. I apologize for missing the beginning of your remarks. In any case, since you submitted a brief, I will be able to read it at my leisure.

Mr. Samson, I believe your committee has two achievements to its credit regarding port projects and development of the Old Port.

[*Text*]

M. Samson: Il y a plusieurs années.

M. Guimond: C'est cela, il y a plusieurs années.

La problématique est l'harmonisation entre le développement économique et le respect de la qualité de vie et de l'environnement. C'est une préoccupation que chacune des communautés au Québec et au Canada devrait avoir. M. Gaudreault nous a dit qu'il semble que le fait que le Port de Québec n'a pu bénéficier de ce terminal–là peut expliquer en partie la pente descendante au niveau des résultats financiers que l'on connaît depuis les dernières années.

M. Samson: Monsieur le député, vous soulevez là une question fort importante et je crois qu'il faut la mettre en contexte.

Tout d'abord, les résidants et le Comité des citoyens ont toujours dit qu'on devait faire une intégration intelligente des différentes fonctions qu'il y a dans un environnement. Un développement uniquement résidentiel ou uniquement industriel ou commercial se ferait aux dépens de l'autre, surtout dans le secteur du Vieux–Québec où nous avons une intégration très proche des différentes modalités ou tissus urbains. Donc, il faut mettre en perspectivve fonctions résidentielles, économiques, portuaires et touristiques.

Quant à relier la baisse de l'activité économique du Port de Québec au départ d'un projet bien spécifique, c'est faire un lien beaucoup trop rapide. Il y a une série d'autres facteurs qui peuvent être mis en contexte et expliquer les choses.

Nous ne sommes pas ici pour critiquer les modalités de la tarification, de l'usage ou du développement, ou le manque de perspective de développement des actuels administrateurs du Port de Québec ou de ses dirigeants. Nous voulons plutôt, monsieur le député, bien respectueusement porter à votre attention que, dans un secteur où l'on a une présence économique aussi importante que celle du Port de Québec, dans ce secteur particulier du Vieux–Québec, il est important d'avoir une intégration et un équilibre du développement des différentes fonctions.

Les actuels dirigeants et administrateurs du Port de Québec n'ont pas su développer, n'ont pas su étayer et n'ont pas su gagner la confiance des différents partenaires et de leurs voisins. C'est cette attitude de mépris qu'ont les actuels dirigeants et administrateurs du Port de Québec. Au cours des 10 dernières années, la réalité résidentielle et commerciale n'a pas été prise en compte. C'est notre position.

En ce qui a trait à la baisse de l'achalandage et de l'activité financière et économique du Port de Québec, elle est probablement et même sûrement reliée à d'autres critères.

• 1355

M. Guimond: Avec votre dernier commentaire, vous m'avez enlevé ma prochaine question. Je vous demandais de me qualifier les relations entre votre comité et le port de Québec, ses gestionnaires, ses administrateurs. Quels seraient les qualificatifs qui pourraient. . .

M. Samson: Aucun. D'ailleurs, le Comité des citoyens n'est pas le seul à vivre cette situation–là. Même les autorités de la ville de Québec, dans le mémoire, citent des exemples et des exemples. Il n'y a pas de communication, et il n'y a aucun intérêt ou volonté des autorités actuelles du Port de Québec à établir un lien ou une collaboration.

[*Translation*]

Mr. Samson: That was several years ago.

Mr. Guimond: That is correct, it was several years ago.

The issue is to achieve harmonization between economic development and respect for people's quality of life and the environment. This is something that all communities in Quebec and Canada should be concerned about. Mr. Gaudreault told us that the fact that the Port of Quebec City did not benefit from the terminal apparently explains in part the drop in revenues in the past few years.

Mr. Samson: You have raised a very important issue, Mr. Guimond, and I think it should be put in its proper context.

First of all, the residents and the Citizens' Committee have always said that the various functions that exist in a certain area must be integrated intelligently. Development that is residential only or industrial or commercial only would be harmful, particularly in that part of Old Quebec in which there is a very tight weave of the various urban threads. So we have to put the residential, economic, port and tourist activities into their proper contexts.

I think it is being much too hasty to make a link between the drop in economic activity in the Port of Quebec City and the fact that a very specific project was not carried out. There is a series of other factors that come into play and could explain certain things.

We are not here to criticize the fee structure, the terms and conditions of use and development or the lack of development perspective shown by the current directors of the Port of Quebec City or its managers. Rather, sir, we would respectfully draw to your attention that, given the economic role of the Port of Quebec City, it is important that the development of its various functions be integrated and balanced.

The current managers and directors of the Port of Quebec City have not been able to develop and earn the trust of their various partners and of their neighbours. I'm talking about the contemptuous attitude demonstrated by the current managers and directors of the Port of Quebec City. In the past ten years, they have failed to take into account the residential and commercial realities. That is our position.

As to the drop in traffic and revenues at the Port of Quebec City, these can probably, even definitely, be attributed to other factors.

Mr. Guimond: With your last comment, you robbed me of my next question. I asked you to describe the relationship between your committee and the port of Quebec, its managers and directors. What terms could you. . .

Mr. Samson: None. What's more, the Citizens' Committee is not alone in facing this situation. Even the officials from the city of of Quebec, in their brief, gave numerous examples of this. There's no communication, and there's no interest or willingness on the part of the current port authorities to establish links or cooperate.

[*Texte*]

Monsieur le député, la Société du Vieux–Port de Montréal a mis en place, ces dernières années, en collaboration avec les résidants et les différents partenaires, une très belle réalisation dont on peut être fiers et dont les Montréalais peuvent être fiers. Malheureusement, les gens de la ville de Québec ne peuvent en dire autant quant aux relations qu'ils ont avec les gens qui gèrent les activités du Vieux–Port de Québec. Mais on peut faire quelque chose en commun et cela donne d'excellents résultats. La Société du Vieux–Port de Montréal en est un brillant exemple. Je suis certain que dans d'autres villes au Canada, on a aussi ces exemples–là. Mais ici, à Québec, on n'a pas cela.

M. Guimond: Il existe un projet pour agrandir les quais vers la baie de Beauport. J'ai rencontré les gens de l'Association nautique de la baie de Beauport qui, en plus, est dans ma circonscription.

Monsieur Samson, votre Comité pourrait–il intervenir là–dedans? Autrement dit, voyez–vous d'avantage l'expansion future du Port de Québec? Le projet vers la baie de Beauport serait–il une solution ou cette solution se trouve–t–elle uniquement vers la rive sud? Ici, on dit que le port recouvre des tonnages. On ne peut empiler les bateaux les uns par–dessus les autres.

M. Samson: Vous soulevez là une très bonne question. Il n'est pas pertinent pour le Comité des citoyens de se prononcer pour l'instant sur cette question–là, étant donné que nous n'avons pas toute l'information. Mais je peux vous dire qu'il serait tout à fait normal que les différents partenaires commerciaux et industriels et les utilisateurs puissent se prononcer sur la meilleure utilisation des terrains et des différentes fonctions portuaires et maritimes qu'on peut trouver dans la région de Québec.

Or, ces réflexions–là, ces planifications stratégiques n'ont pas, à notre sens, été divulguées. Elles ne sont pas connues, ou elles n'ont même pas été faites. Je ne sais pas si ces débats ou si ces réflexions–là ont été faites. Les autorités portuaires se sont–elles préoccupées du développement ou ont–elles essayé, avec leurs différents partenaires, de choisir les meilleures zones de développement? Cela devrait s'inscrire dans une perspective plus globale de régionalisation. Entre autres, la Communauté urbaine de Québec devrait sûrement jouer un rôle quant à une réflexion sur les meilleurs arrondissements.

Mr. Gouk: You laid out quite well, I think, some of your concerns. What we'd like to hear is your idea of a solution. As you pointed out, what we're looking at is the possible devolution of the whole ports system, and your point was that regardless of the form of devolution, whether it be regional, civic or even private, these concerns still have to be addressed.

In what form do you see them best being addressed? What would be the best way, in terms of the Port of Quebec, in this example, for these problems to be resolved? Through what type of entity?

M. Samson: Vous posez là une question importante. On ne peut obtenir une réponse très claire, précise mais je vais tenter de donner quelques balises.

Les différents choix qui s'offrent actuellement, quant à la dévolution des responsabilités, peuvent s'établir sur une échelle. Il est bien entendu que les meilleures garanties peuvent être modulées en fonction du choix.

[*Traduction*]

The Société du Vieux–Port de Montréal, in cooperation with residents and various partners, has recently achieved something that they and Montrealers can be proud of. Unfortunately, people in the city of Quebec cannot say the same for the relationship they have with the people who manage the activities in the old port. But we can work together, and that would yield excellent results. The Société du Vieux–Port de Montréal is a brilliant example. I'm sure that in other Canadian cities, there are also examples of this. But here, in Quebec, that is not the case.

Mr. Guimond: There is a project to expand the wharfs towards Beauport Bay. I met people from the Association nautique de la baie de Beauport, which is in my riding.

Mr. Samson, could your committee get involved there? In other words, would it be beneficial to expand the port of Quebec? Is the Beauport Bay expansion project a solution, or would the only solution involve a move to the south shore? Here, they say the port recovers tonnage, but you can't pile boats up one on top of the other.

Mr. Samson: You've raised a very important issue. It is not appropriate for the Citizens' Committee to comment on the issue at this time, since we don't have all the information. But I can say that it makes sense to have the various commercial and industrial partners and the users provide input as to the best way to use the land, and the various port and maritime activities found in the Quebec region.

However, in our opinion, these reflections and strategic plans have not yet been revealed. They're not known, or they don't even exist. I don't know if these debates or reflections have taken place. Have the port authorities dealt with development, or are they trying to choose the best development zones, along with their various partners? That should be part of a global perspective for regionalization. The Communauté urbaine de Québec should, among other things, play a part in determining which areas are the best.

M. Gouk: Vous avez bien présenté quelques–unes de vos préoccupations à mon avis. D'après vous, quelle est la solution? Vous avez mentionné que nous envisagions une dévolution éventuelle du réseau portuaire en entier, et que peu importe la forme de cette dévolution, qu'elle soit régionale, municipale ou même privée, ces préoccupations restent à régler.

Quelle est la meilleure façon de le faire? Pour ce qui est du Port de Québec, quelle serait la meilleure façon de régler ces problèmes? Par quel type d'entité?

Mr. Samson: You've asked a good question. We can't provide you with a clear and precise answer, but I'm going to try to give you some guidelines.

Currently, the various choices as to the devolution of responsibilities can be placed on a scale. Of course, the best guarantees can be made to fit the choices.

[*Text*]

[*Translation*]

• 1400

Une privatisation complète à des corporations privées nous apparaît comme étant la solution qui serait la moins appropriée quant à la protection des intérêts des citoyens ou des résidants. C'est à l'extrémité de l'échelle.

Nous comprenons fort bien que votre Comité ait entrepris une réflexion, mais peu importe le choix que les autorités feront, que ce soit sous une forme fédérale, sous une forme provinciale, sous une forme municipale ou fait par un ensemble de municipalités, comme une responsabilité donnée à la communauté urbaine ou peut–être à un partenariat mixte public et privé, peu importe le choix que les autorités feront, dis–je, les citoyens sont prêts à jouer un rôle quant à l'intégration des responsabilités.

Nous sommes prêts, peu importe le choix. Mais, bien entendu, comme je vous le précisais au départ, il nous apparaît évident qu'une privatisation complète serait ce qui donnerait le moins de garanties. Ce serait peut–être moins souhaitable dans cette perspective.

Mr. Gouk: Okay. I'll take that as an answer. It gives me some indication, at least. I know one part that he doesn't like, so I'll interpret the rest from there.

Mr. Fontana: Mr. Samson, thank you for your intervention and for your different perspective. I think it goes without saying that regardless of the structure, be it a crown corporation or any other structure, what you're talking about is increased consultation and transparency so that the citizens have a lot more input.

However, I find it rather curious, having been a municipal politician for over twelve years before this life, that the city has ultimate responsibility for the planning and development of a city. It would seem to me that's the mechanism by which citizens help not only the port but other industries.

There's always a balance between economic development and social development, as well as environmental concerns, but that's why you have a municipality to interface with — to protect and do the planning development. Are you suggesting there's something lacking in the consultative process?

Secondly, I've heard of groups such as yours — airports, railroads and industry — being anti–development. Are you anti–development, or do you feel the port does have a future here? We've heard about how much more expansion and economic activity the port wants, with great improvements to their infrastructure. Is part of the problem that you might be perceived as anti–development or anti–port, and not a friend of the port?

M. Samson: Tout d'abord vos préoccupations touchent deux volets. En ce qui a trait à la consultation, les citoyens peuvent participer à la consultation via les municipalités. Oui, vous avez raison sur ce point. Les municipalités sont les meilleures garanties d'intervention. C'est la place où les résidants ont un forum. Toutefois, l'expérience que nous avons vécue ces dernières années à Québec ne témoigne pas en ce sens. Il y a peu de résultats tangibles ou d'éléments qu'on puisse apprécier, qui indiquent une réelle consultation ou collaboration entre la ville et ses citoyens et la ville et les autorités du port.

We feel that full privatization, with private corporations, would be the least appropriate solution in terms of protecting the interests of citizens or residents. That's on one end of the scale.

We fully understand that your committee is undertaking a reflection, but regardless of the choices the authorities make, whether the responsibilities will be federal, provincial, municipal, or carried out by a group of municipalities, like a responsibilitiy bestowed upon an urban community, or maybe a joint public and private partnership, citizens are ready to be involved in integrating the responsibilities.

We are ready regardless of the choice. But, of course, as I said at the outset, we feel that full privatization would yield few guarantees. From that perspective, it would be less desirable.

M. Gouk: D'accord. J'accepterai cette réponse. Elle me donne au moins une indication. Je sais qu'il y a une partie qu'il n'aime pas, donc j'interpréterai le reste à partir de là.

M. Fontana: Merci, monsieur Samson, pour vos commentaires et votre perspective différente. Je crois qu'il va sans dire que peu importe la structure, que ce soit une société d'État ou une autre structure, vous voulez plus de consultation et de transparence pour que les citoyens aient leur mot à dire à ce sujet.

Cependant, j'ai travaillé comme politicien municipal pendant plus de douze ans avant de commencer cette nouvelle vie, et je trouve un peu curieux que la ville ait l'ultime responsabilité de la planification et de l'aménagement d'une ville. Il me semble que c'est le seul mécanisme par lequel les citoyens peuvent aider non seulement le port mais aussi les autres industries.

Il y a toujours un équilibre entre le développement économique et social et les préoccupations environnementales, mais c'est pour cela qu'il y a une interface avec la municipalité — pour protéger et réaliser l'aménagement des territoires. Suggérez–vous qu'un élément manque au processus consultatif?

Deuxièmement, j'ai entendu dire que des groupes tels que le vôtre — dans le domaine des aéroports, des chemins de fer et de l'industrie — sont contre le développement. Est–ce votre cas, ou croyez–vous en l'avenir du port ici? On nous a dit qu'il fallait plus d'expansion et plus d'activité économique au port, ainsi que de grandes améliorations à sa structure. Est–ce qu'une partie du problème résulte du fait que vous êtes perçu comme étant contre le développement ou contre le port, au lieu d'être un ami du port?

Mr. Samson: First of all, our concerns are twofold. As to consultations, citizens can participate in consultations through municipalities. Yes, you're right in that respect. Municipalities guarantee that you will have a say. They provide a forum for residents. However, our experience of late in Quebec does not reflect this. There are few tangible results or elements that we can appreciate, that indicate real consultation or cooperation among the city and its citizens, and the city and the port authorities.

[*Texte*]

Ce lien, à Québec, à cause de caractéristiques qui sont probablement inhérentes au type d'administrateurs ou de dirigeants que nous avons, n'a pas été perceptible. Dans notre mémoire, nous avons cité deux exemples où les autorités municipales ont été mises devant des faits accomplis, des décisions unilatérales qui ont été prises par le Port de Québec sans aucune consultation, sans aucune considération pour l'environnement immédiat et pour les résidants et sans aucune considération des responsabilités qu'ils ont envers la ville de Québec.

[*Traduction*]

Because of the seemingly inherent characteristics of the type of directors and managers we have, this link is not perceptible in Quebec. In our brief, we quoted two examples where municipal authorities were confronted with a fait accompli, unilateral decisions taken by the port of Quebec without any consultations, without any consideration for the immediate environment and for residents, and without any consideration for the responsibilities that they have vis-à-vis the city of Quebec.

• 1405

Alors, c'était votre première observation. La consultation des citoyens se fait, bien entendu, par l'outil important que constitue la municipalisation des prises de décision, mais il en existe aussi d'autres formes auxquelles les citoyens sont prêts à collaborer.

That was your first observation. Of course, citizens are consulted because decisions are taken at municipal levels, but citizens are ready to participate in other existing processes.

D'ailleurs, la Loi sur les ports et installations portuaires publics impose l'obligation d'obtenir des résultats en ce qui concerne les consultations et la sensibilité aux problèmes sociaux. Cet élément-là est complètement absent de la réalité régionale de Québec. Pourtant, les citoyens sont prêts à apporter un contribution positive, ce qui répond à votre deuxième préoccupation, à savoir si les citoyens s'opposent au développement économique. La réponse est clairement établie dans notre mémoire; la réponse est non.

Moreover, the Public Harbours and Port Facilities Act makes getting results from consultations and awareness to social problems a must. This element is absent from the Quebec regional reality. However, citizens are ready to make a positive contribution, which addresses your second concern, as to whether citizens were opposed to economic development. The answer is clearly established in our brief; the answer is no.

Nous souhaitons évidemment la revitalisation économique des infrastructures industrielles et commerciales portuaires de la région de Québec. Nous la souhaitons la plus vivante, la plus riche et la plus dynamique possible.

Obviously, we would like to see the industrial and commercial port infrastructure in the Quebec region revitalized. We hope that it will be as lively, rich and dynamic as possible.

Ce que nous tenons à souligner, c'est qu'elle serait encore plus dynamique et prospère si ces décisions étaient prises de concert avec les différents partenaires commerciaux de la région de Québec, notamment avec la ville, avec les citoyens et avec les gens d'affaires, les chambres de commerce. Si ces décisions étaient prises dans un meilleur esprit de collaboration, je crois que meilleurs seraient les résultats et la vitalité économique de nos infrastructures.

We want to stress that this revitalization will be even more dynamic and prosperous if decisions are taken in conjunction with the various commercial partners in the Quebec region, including the city, the citizens and business people, and the chambers of commerce. If these decisions were taken in a better spirit of cooperation, I think that the results and the economic vitality of our infrastructure would be better.

The Chairman: Thank you, Mr. Fontana.

Le président: Merci monsieur Fontana.

Mr. Samson, thank you very much for your presentation to our committee this afternoon. We appreciate it.

Monsieur Samson, nous vous remercions de votre présentation devant notre comité cet après-midi. Nous l'avons appréciée.

Mr. Samson: Thank you.

M. Samson: Merci.

The Chairman: We invite representatives of IMTT-Québec to the table.

Le président: Nous invitons les représentants de IMTT-Québec à prendre place à la table.

Good afternoon. I wonder if you could introduce yourself and tell us what IMTT stands for.

Bon après-midi. Pourriez-vous commencer par vous présenter et ensuite nous dire ce que signifie IMTT.

M. Marc Dulude (vice-président exécutif, IMTT-Québec): Oui, avec plaisir. Je tiens d'abord à remercier le Comité pour son accueil qui me permet d'exposer le point de vue d'IMTT dans le projet de réforme de la politique des transports maritimes au Canada.

Mr. Marc Dulude (Executive Vice-President, IMTT—Québec): Yes, with pleasure. I'd like to begin by thanking the Committee for allowing me to appear and to present IMTT's point of view on the project to reform marine transportation policy in Canada.

Pour répondre à votre question, monsieur le commissaire, IMTT est le plus important terminus public d'entreposage de produits liquides dans l'Est du Canada. Nous supportons grandement l'ensemble de l'industrie papetière, de l'industrie

To answer your question, Mr. Chairman, IMTT is the largest storage terminal for liquid products in Eastern Canada. We support, to a large extent, the paper, forestry and particle-board industries. We are also involved in manufacturing

[*Text*]

forestière et aussi de l'industrie des panneaux–particules. Nous sommes aussi mêlés à la fabrication des produits chimiques. Nous avons une vingtaine d'employés et nous manutentionnons au terminal environ 300 000 tonnes de produits divers incluant les produits pétroliers, les produits alimentaires, de même que les produits chimiques.

Si vous me le permettez, je vais d'abord reprendre les principes qui, à notre avis, devraient guider le projet de réforme de la politique de transport en matière de transport maritime. Les objectifs et le principe qui devraient guider la réforme devraient se résumer comme suit: développer un système de transport qui soit plus économique, plus fiable, plus sécuritaire, plus compétitif et plus équitable.

Pourquoi une réforme? Le transport, au même titre que les télécommunications, est un élément fondamental dans la compétitivité des nations en raison de sa capacité à assurer ou non un accès aux ressources manquantes du pays de même qu'aux marchés, de la façon la plus économique qui soit.

C'est de notre capacité à compétitionner dans ce nouvel ordre mondial, de notre capacité à maintenir et à améliorer notre niveau de vie et notre richesse collective et donc nos systèmes sociaux et nos acquis qu'il est question en fin de course.

C'est donc un élément–clé de notre devenir, un élément trop essentiel pour qu'on se laisse distraire—j'insiste sur le mot «distraire»—de l'importance de demeurer compétitifs et de livrer un système global qui serve l'intérêt à long terme de l'ensemble des communautés et non pas de certaines entités particulières.

• 1410

Comment devrait se faire la réforme? Elle devrait, à mon avis, favoriser un juste reflet des coûts encourus par l'ensemble des partenaires. Donc, elle devrait faire assumer les coûts réels par les vrais bénéficiaires, dans leurs vraies proportions et le plus exactement possible. Cela s'appelle l'équité.

Elle devrait se faire en repensant l'ensemble des règles légales, politiques et administratives qui nous éloignent malheureusement trop souvent de cet objectif pour des motifs parfois électoralistes ou parfois à l'avantage de groupes bien spécifiques.

Elle devrait aussi se faire en appliquant au maximum les innovations technologiques permettant d'appuyer les objectifs et principes énoncés au début de mon exposé, soit en appliquant le principe que les règles valables pour le secteur privé, par exemple qu'il faut sans cesse se redéfinir, s'améliorer et performer ou mourir, s'appliquent aussi aux services sous la juridiction de l'État.

Finalement, elle devrait se faire en assurant une équité intra–et intermodale et en assurant un traitement fiscal et réglementaire témoignant le plus possible de la réalité nord–américaine.

Je sais que ce qui vous préoccupe le plus, ce sont les points qui se rapportent spécifiquement aux articles portuaires, Garde côtière, etc. J'y arrive. Je le ferai très rapidement et, si vous désirez que nous entrions plus dans les détails, je me ferai un plaisir d'aborder ces questions.

Je tiens tout d'abord à vous rappeler qu'avant d'oeuvrer pour IMTT, j'ai oeuvré durant 13 ans à titre d'administrateur à la Société du Port de Québec. J'ai oeuvré aussi au sein de divers comités d'action, tels que FACTS Coalition sur la réforme du transport touchant les céréales. Je connais donc passablement d'éléments qui touchent au transport.

[*Translation*]

chemical products. We have about 20 employees, and at the terminal, we handle roughly 300,000 tons of various products, including petroleum products, food and chemical products.

If you don't mind, I'm going to begin with the principles that we feel should guide the marine transportation policy review. The objectives and guiding principles for the reform can be summarized as follows: develop a transportation system that is more economical, reliable, safe, competitive and fair.

Why a reform? Transportation, like telecommunications, is a fundamental part of a nation's competitiveness because of its ability or lack of ability to provide access to the resources a country lacks as well as to markets, as economically as possible.

Ultimately, it represents our ability to compete in this new world order, our ability to maintain and improve our standard of living and our collective wealth and, consequently, our social systems and our gains.

This is a key–element of our future, and it is too essential for us to be distracted—and I stress the word "distracted"—from the importance of being competitive and providing a global system which serves the long–term interests of all communities and not just certain specific entities.

How should this reform be carried out? In my opinion, it should truly reflect the cost incurred by all partners. Therefore, it should ensure that expenses are borne by the true beneficiaries, in their true proportions and as accurately as possible. That's called equity.

It should also include a review of all legal, political and administrative rules which unfortunately distance us from this objective all too often for electoral reasons or to benefit specific groups.

It should also involve maximizing the use of innovative technology for the purpose of supporting the objectives and principles I mentioned at the beginning of my presentation. This means applying the principle that rules which are valid for the private sector, such as a need to continually restructure, improve, and perform or die, also apply to services under federal jurisdiction.

Finally, it should ensure intra–and intermodal equity as well as tax and regulatory treatment that reflects North American reality as accurately as possible.

I know that what concerns you the most are the points that deal specifically with ports, the Coast Guard, etc. I'm coming to that. I will go over it quickly, and if you'd like us to go into greater detail, I would be pleased to address these issues.

First, I'd like to remind you that before going to IMTT, I worked as an administrator for the Quebec Port Corporation for 13 years. I also worked on various action committees such as the Fax–coalition on the reform of grain transportation. So I'm reasonably well acquainted with transportation issues.

[*Texte*]

En ce qui concerne la réforme touchant les ports, je souscris fondamentalement au principe qu'il faut établir des règles communes pour tous, basées sur les coûts réels du maintien du service. Il faudrait donc éliminer le système tricéphale canadien actuel qui impose trois règles administratives bien différentes pour chacune des administrations portuaires.

Si vous me permettez un commentaire, je pense que la règle selon laquelle fonctionne le système de Ports Canada actuellement, c'est–à–dire celle qui oblige les entités portuaires à faire leurs frais, s'avère la règle la plus efficace à long terme pour l'ensemble de la communauté.

Ce n'est pas tout. Le système de Ports Canada comporte certains avantages, mais aussi énormément d'inconvénients. Il faudrait donc voir à décentraliser et à responsabiliser davantage les régions à l'égard des infrastructures portuaires. La rationalisation se ferait ainsi graduellement dans la mesure où les régions réaliseront le coût réel du maintien du service et pourront ainsi faire le choix éclairé de le maintenir ou de l'abolir.

Certains cas me paraissent toujours étonnants; par exemple, celui du Port de Cacouna, où le gouvernement fédéral était prêt à investir 20 millions de dollars pour seulement environ 200 000$ de revenus additionnels par année. Il apparaît utopique que la nation canadienne puisse y trouver son compte en bout de ligne.

Il faudrait aussi laisser le trafic se concentrer dans un nombre plus restreint de ports qui pourront davantage être entretenus, outillés et améliorés. À titre d'exemple, le Japon, qui est un des pays les plus industrialisés et les plus puissants au monde, ne tolère que huit ports majeurs dans l'ensemble du pays, alors qu'au Canada, on retrouve environ un port à tous les 40 kilomètres. Ces ports ont tous de la difficulté à faire leurs frais et à opérer sur une base économiquement viable.

Éliminons les règles qui surprotègent la main–d'oeuvre, dans le débardage et le cabotage, qui l'isolent du processus des lois du marché et lui procurent une rémunération nettement supérieure à des classes d'emplois équivalentes dans les autres secteurs de l'économie canadienne, réduisant ainsi le rôle du transport maritime qui devrait pourtant, en théorie, être plus économique, plus efficace et plus convivial par rapport à l'environnement.

La vérité est que le mode de transport maritime est actuellement en perte de vitesse. Lorsque j'entends les compagnies pétrolières me dire qu'il est maintenant, dans certains cas, plus économique d'acheminer le produit de Montréal à Québec par camion que par bateau, je ne peux que me surprendre d'une telle situation.

Assurons–nous, dans ces structures décentralisées, d'un minimum de préoccupations à l'égard de l'intérêt national, mais quand même d'un minimum réel. Vous êtes sans doute sensibilisés, si on en croit la présentation qui a tout juste précédé la mienne, au fait que trop souvent les municipalités ont privilégié l'intérêt local au détriment de l'intérêt national dans leurs interventions au niveau de la gestion des ports. Rarement avons–nous pris en compte l'intérêt des communautés régionales environnantes de même que l'intérêt national, tel que celui des producteurs de céréales. C'est donc un débat délicat auquel il faudrait porter une attention particulière.

[*Traduction*]

As to the ports reform, I agree fundamentally with the principle that common rules, based on the cost of maintaining the service, must be established. The current three–headed Canadian system must also be eliminated, as it imposes three very distinct sets of administrative rules on each port administration.

I would say that the current system administered by Ports Canada at present, which requires ports to recover their costs, is the best long–term rule for the community as a whole.

That's not all. The Ports Canada system has certain advantages, but also significant disadvantages. As regards port infrastructures, regions will have to be more decentralized and more accountable. There will be gradual rationalization inasmuch as the regions will become aware of the real costs of maintaining the service and will be in a position to make an enlightened decision as to whether they maintain it or abolish it.

Certain cases never cease to astonish me: such as the example of the Port of Cacouna, where the federal government was ready to invest $20 million for a return of only $200,000 in additional revenues per year. It would be utopic to believe that Canada would benefit from this in the end.

Traffic must also be concentrated in fewer ports which could be better maintained, equipped and improved. For example, Japan, which is one of the most industrialized world powers, has only authorized eight major ports for the whole country, whereas in Canada, there's a port every 40 kilometres or so. These ports all have trouble recovering their costs and operating on an economical basis.

We must eliminate the rules that overprotect the workforce, in stevedoring and coastal navigation. These rules isolate it from market forces and provide workers with salaries that are considerably higher than they are for similar job categories in other sectors of the Canadian economy. This in turn diminishes the role of marine transportation which should, in theory, be more economical, efficient and environmentally friendly.

The truth is that maritime transportation is currently losing speed. When petroleum companies tell me that in certain cases it's now cheaper to send products from Montreal to Quebec by truck than it is by boat, I can only wonder at the situation.

In these decentralized structures, we have to ensure that there's a minimum of concern for national interests, but still a real concern. You are undoubtedly aware, if you go by the presentation that preceded mine, that municipalities have too often favoured local interests to the detriment of the national interest in their involvement with port management. We've rarely considered the interests of neighbouring regional communities and the national interest, such as that of grain producers. We must pay particular attention to this delicate debate.

[*Text*]

[*Translation*]

• 1415

Raffermissons les contrôles administratifs, c'est–à–dire rendons plus difficiles les interventions d'ordre politique des amis des politiciens. Je m'excuse auprès de vous, messieurs, qui êtes tous des élus. Malheureusement, on vit dans la réalité; on voit souvent une classe de gens tourner autour de la politique sans être nécessairement intéressée au bien–être de l'économie nationale.

We need to tighten up administrative controls, that is we need to make it more difficult for friends of politicians to get politically involved. I apologize for this comment, gentlemen, as you are all elected. Unfortunately, we live in reality; we often see a certain class of people involved in politics without necessarily being interested in the well–being of the national economy.

Impliquons davantage les milieux et les usagers dans la gestion des ports afin d'assurer que les revenus générés et la gestion des actifs soient voués au développement de l'industrie. Malheureusement, dans le système actuel, il y a énormément d'argent qui ne va pas aux secteurs prioritaires, c'est–à–dire à fournir le service de base et à l'entretenir, mais plutôt à des activités qui ont un caractère supposément commercial et qui rapportent peu de dividendes.

We should involve industry and users to a greater extent in port management in order to ensure that the revenues generated and the management of assets are devoted to developing the industry. Unfortunately, under the current system, a considerable amount of money is not devoted to priority sectors, such as providing basic service and maintenance, but instead is devoted to activities which are supposed to be commercial in nature, but which pay few dividends.

Je ne suis absolument pas en accord avec le principe voulant qu'une entité nationale qui ne gère aucun actif et ne fournit aucun service puisse prétendre faire la commercialisation d'un système portuaire. C'est absolument faux. C'est de l'argent qui est mal placé. Ramenons le rôle des entités centrales à celui de simple contrôleur. Il est faux de croire qu'elles ont un rôle à jouer sur le plan de la commercialisation, comme je viens de l'indiquer.

I don't at all agree with the principle that a national entity which does not manage assets or provide services can claim to commercialize the port system. This is absolutely false. It is money that is poorly invested. We must reduce the role of central entities to that of simple comptroller. It is wrong to believe that they have a role to play in commercialization, as I've just mentioned.

En procédant à une régionalisation, il serait inéquitable, en raison de la grande variation dans l'âge des infrastructures de certaines entités portuaires, d'amorcer une politique de support des coûts à 100 p. 100, alors que les infrastructures portuaires dans deux des trois secteurs actuels ont dépassé leur âge normal d'utilisation. Je fais référence ici spécifiquement au cas du Port de Québec qui, malheureusement ou heureusement, est une des plus vieilles entités portuaires. Il faudrait pouvoir équilibrer la situation de Vancouver avec celle de Québec aussi bien que celle de Montréal et ramener un minimum d'équité.

In regionalizing, because of the different ages of the various port infrastructures, it would be unfair to undertake a policy to fully support the costs, as port infrastructures in two of the three existing sectors have already exceeded their normal life expectancy. I'm referring specifically to the Port of Quebec which, unfortunately or fortunately, is one of the oldest port facilities. It must be possible to balance the situation in Vancouver with that of Quebec, as well as that of Montreal, and restore a minimum of equity.

Au niveau du pilotage, j'ai peu de commentaires à faire. Je peux vous dire que personnellement, nous avons eu un support intéressant et constructif de la part des administrations et des pilotes eux–mêmes. Il faudrait cependant poursuivre une démarche où seraient davantage envisagées les innovations technologiques et davantage assumée la préoccupation de réduire les coûts.

Regarding pilotage, I have very few comments to make. I can say that from my personal experience, we have had interesting and constructive support from the authorities and the pilots themselves. However, steps should be taken to promote the use of innovative technology and to try to cut costs.

En tant qu'opérateur dans le domaine des produits liquides, je suis assez préoccupé par la situation actuelle, où il est devenu presque impossible en période hivernale d'obtenir des navires sur le Saint–Laurent. Cette situation a une influence sur la notion de pilotage et sur la réforme de la Garde côtière. Il faut garder à l'esprit qu'en ce moment, on est en train de se faire carrément évincer par des joueurs qui ne sont pas intéressés à venir opérer dans les eaux difficiles du Saint–Laurent en hiver.

As an operator in the liquid products field, I'm somewhat concerned with the current situation, as it has become almost impossible to get ships on the St. Lawrence in the winter. This situation influences our concept of pilotage and Coast Guard reform. Bear in mind that at present, we are being ousted by players who are not interested in operating in the difficult waters of the St. Lawrence in winter.

Même attitude vis–à–vis de la Voie maritime du Saint–Laurent. Je pense qu'on doit aussi penser à réfléchir les coûts le plus exactement possible. Une suggestion peut–être: ne devrait–on pas envisager une administration binationale financée à 50 p. 100 par les deux entités? On éviterait ainsi tout le débat actuel qui existe entre les administrations canadienne et américaine. Je crois que, pour les Américains, payer 50 p. 100 des frais d'opération de la Voie maritime, par rapport à

The same is true with respect to the St. Lawrence Seaway. I think we have to think about reflecting the costs as accurately as possible. Perhaps a suggestion would be to envisage a binational administration which would be funded equally by both entities. That way, we could avoid the current debate that exists between the Canadian and American authorities. I believe that, for the Americans, paying 50% of the operating costs of the Seaway, in light of the subsidies they grant to the Mississippi, in the eastern

[*Texte*]

l'ensemble des subventions qu'ils attribuent au Mississippi, à l'est des États–Unis et sur la côte ouest, ce serait une bien petite charge supplémentaire comparativement à celle que cette même responsabilité impose à l'administration canadienne.

En ce qui a trait à la Garde côtière, je pense qu'avant d'aborder le principe du recouvrement des coûts, il faut d'abord réviser les coûts, les services et leur imputabilité. Malheureusement, dans le passé, j'ai été témoin à trop d'occasions du fait que nous tentions d'imposer au transport maritime commercial des frais encourus et justifiés uniquement pour des motifs d'environnement, de nautisme, de pêche et qui, de toute évidence, étaient peut–être un peu moins payants sur le plan politique.

Je pense qu'on doit aborder la rationalisation des coûts de façon à les refléter davantage en fonction des véritables bénéficiaires et de façon à les rationaliser en éliminant les excédents qui ne sont pas imputables à la navigation commerciale.

On devrait aussi envisager une sous–traitance accrue et une diminution de l'interventionnisme politique dans les attributions de contrats, par exemple pour les brise–glaces. Cessons de faire du développement régional dans l'attribution des contrats et favorisons une gestion plus adéquate, et nous arriverons effectivement à fournir un service de qualité à un moindre coût.

• 1420

Il faudrait prendre en compte non seulement les coûts opérationnels mais aussi les coûts historiques dans l'application de la réforme. C'est une préoccupation qui est grande dans le cas de IMTT parce que nous sommes en compétition avec, bien sûr, nos partenaires de Montréal et équivalents de Trois–Rivières. Or, nous ne sommes pas subventionnés, et je ferai là–dessus un commentaire.

Il semble que toutes les politiques canadiennes de subventions aient démarré, dans le passé, à partir de Québec et plus à l'est, comme les subventions au dragage et à l'entretien de la Voie maritime et au chenal du Saint–Laurent qui ont aussi commencé à Québec en direction de Montréal. Québec est donc au centre d'un secteur largement subventionné.

Malheureusement, en tant qu'utilisateur du port de Québec, je n'ai pas accès à des subventions au transport routier, pas plus qu'à des subventions au transport ferroviaire. Je suis grandement préoccupé par l'évolution de ces deux secteurs de transport parce que notre compétitivité en tant qu'entreprise en dépend énormément.

En terminant, l'application de ces réformes doit se faire dans un cadre global où les subventions aux autres modes, c'est–à–dire au transport ferroviaire et au transport routier, seront éliminées au même rythme et dans le même souci de refléter la réalité des coûts.

Je vous remercie de votre attention. Je suis prêt à répondre à vos questions.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Dulude, for your very thorough presentation.

We'll begin questioning with Mr. Guimond.

M. Guimond: Monsieur Dulude, que veulent dire les lettres IMTT? Est–ce qu'elles correspondent à une appellation que j'ai déjà lue, soit Intertank ou quelque chose du genre?

[*Traduction*]

United States and on the west coast, this would be quite a small additional price to pay, compared to the price that this same responsibility imposes on the Canadian authority.

Regarding the Coast Guard, I think that before implementing cost recovery, costs, services and accountability must be reviewed. Unfortunately, in the past, I have seen too many attempts at imposing costs on commercial marine transportation which were justified for reasons relating solely to the environment, water sports, and fishing, and which obviously were less beneficial politically.

I think that we have to rationalize costs in a way that relates them to the true beneficiaries, and in a way that eliminates excess which cannot be attributed to commercial navigation.

We should also consider an increase in subcontracting and a decrease in political involvement in the awarding of contracts for icebreakers, for example. Let's stop promoting regional development through contracts, and promote more adequate management, and we will be able to provide quality services at a lower cost.

Operating costs as well as historical costs must be taken into account in applying the reform. This is of great concern to IMTT, because we compete with our partners in Montreal and their equivalents in Trois–Rivières. However, we're not subsidized, and I'd like to comment on that.

It seems that in the past, all Canadian subsidies started in Quebec and further east, like subsidies for dredging and maintaining the St. Lawrence Seaway and the channel, which also started in Quebec and went towards Montreal. Therefore, Quebec is at the centre of a highly subsidized sector.

Unfortunately, as a user of the Quebec port, I don't have access to subsidies for highway transport nor for railway transport. I'm greatly concerned by changes in these two transportation sectors because our competitiveness as a business depends on them to a great extent.

In conclusion, these reforms must be applied as part of an overall framework where subsidies for other means of transportation, road and rail, will be eliminated at the same speed and with the same care to reflect actual costs.

Thank you for your attention. I'm ready to answer your questions.

Le président: Merci beaucoup monsieur Dulude de votre exposé détaillé.

Pour les questions, nous allons commencer avec M. Guimond.

Mr. Guimond: Mr. Dulude, what do the letters IMTT stand for? Do they stand for a name that I've already read, Intertank or something like that?

[*Text*]

M. Dulude: L'entreprise a débuté sous l'appellation Unitank qui a été ensuite changée pour Intertank après qu'elle ait été acquise par CP. Sous le nom d'International–Matex, c'est maintenant un consortium qui regroupe Van Omeren de Hollande et Matex de Nouvelle–Orléans, qui en est d'ailleurs l'actionnaire principal et le gestionnaire principal, et finalement le groupe Dan Odjfeld, qui est un important armateur dans le domaine du transport des produits liquides.

M. Guimond: Depuis quand IMTT a–t–il procédé à l'acquisition?

M. Dulude: On peut établir la date de la transaction à il y a environ trois ou quatre ans.

M. Guimond: Et depuis quand en êtes–vous le vice–président exécutif?

M. Dulude: Depuis un an.

M. Guimond: Depuis que vous êtes là, est–ce que vous avez procédé à des investissements majeurs? Avez–vous amélioré les installations depuis que vous êtes là?

M. Dulude: Oui. On ne peut pas survivre sans investir de façon importante. Au cours de la période de novembre à février–mars, que nous allons terminer, nous avons affecté de 1,5 à 2 millions de dollars à l'amélioration du terminal, uniquement dans le secteur des produits chimiques où la performance est relativement bonne ces temps–ci.

M. Guimond: Comment fonctionnent la facturation et les liens avec le Port de Québec?

M. Dulude: Je suis d'abord un locataire. Je suis maintenant client. Avant j'étais fournisseur de services. Maintenant je suis le client. J'ai traversé la clôture. Le fonctionnement est le suivant: on doit louer les terrains à un taux qui est passablement élevé. Soit dit en passant, les gens du port en ont assez de m'entendre le dire. Ensuite, on nous perçoit des droits sur chacune des tonnes qui transitent sur le quai ou sur le terrain. Si, par exemple, une tonne qui arrive par bateau est transportée sur un wagon de chemin de fer, il y a perception d'un droit qu'on appelle le *top wharfage*. Il y a aussi le *land wharfage* qui s'applique au transfert d'une tonne à partir d'un wagon de chemin de fer à un camion. Il y a aussi les droits qui sont générés par le navire qui vont aussi directement dans les poches de l'administration portuaire. Il y a aussi quelques autres droits: services d'eau, services électriques, etc.

M. Guimond: Donc, vous êtes un locataire du Port de Québec?

M. Dulude: Absolument, et un de ceux qui sont le plus sensibles à ce qui va se passer dans l'avenir dans l'industrie portuaire canadienne, parce que je suis parmi les locataires les plus immobiles, au contraire par exemple des arrimeurs comme la Compagnie d'arrimage de Québec ou de Justec qui, si la situation se détériorait, pourraient quitter avec leur équipement et s'installer ailleurs. Malheureusement, je ne peux pas déménager mes réservoirs, comme Bunge ne pourrait pas déplacer son élévateur. Donc, je suis particulièrement sensible à ce qui va se passer, à la situation financière du port, à la gestion du port et à son développement futur parce que, malheureusement, je n'aimerais pas faire face à la situation où, les finances allant mal, la solution serait de tourner l'accélérateur vers un maximum d'augmentation des frais d'utilisation.

[*Translation*]

Mr. Dulude: The business was started up under the name Unitank which was subsequently changed to Intertank after it was acquired by CP. Under the name International–Matex, it's now a consortium made up of Van Omeren from Holland and Matex from New Orleans, the main shareholder and manager, and finally Dan Odjfeld which is an important ship owner in the liquid product transportation industry.

Mr. Guimond: When did IMTT proceed with the acquisition?

Mr. Dulude: The date of the transaction goes back about three or four years.

Mr. Guimond: How long have you been the executive vice–president?

Mr. Dulude: For a year.

Mr. Guimond: Since you've been there, have you made any major investments? Have you improved the facilities since you arrived?

Mr. Dulude: Yes. We can't survive without investing heavily. During the period from November to February–March, that we're about to complete, we earmarked $1.5 million to $2 million for improving the terminal, just in the chemical sector where performance is relatively good at present.

Mr. Guimond: How do you bill and what links do you have with the Port of Quebec?

Mr. Dulude: First of all, I'm a tenant. I'm now a client. Before I was a service provider. Now I'm a client. I've crossed the line. The operations are as follows: we rent land at a fairly high rate. In passing, people from the port are fed up with hearing me say that. Then, we collect fees for each ton that transits through the wharf or by land. If, for example, a ton of cargo arrives by boat and is transported by railway car, we collect what we call top wharfage. There's also land wharfage that applies to transferring a ton from a railway car to a truck. There are also fees that are generated by the ship that go straight into the pockets of the port administration. There are also other fees: water, electricity, etc.

Mr. Guimond: So you're one of the Port of Quebec's tenants?

Mr. Dulude: Absolutely, and one of those who is most vulnerable to what will happen to the port industry in Canada in the future, because I am one of the tenants who has no mobility, contrary to stevedores like the Quebec Stevedoring, or Justec, who can pick up their equipment and move elsewhere if the situation deteriorates. Unfortunately, I can't move my tanks, just like Bunge can't move its elevator. So I'm particularly sensitive to what's going to happen, regarding the financial situation of the port, its management and its future development. I don't want to face a situation where the solution would be to sharply increase user fees if the port were facing financial difficulties.

[*Texte*]

M. Guimond: Grosso modo, votre loyer revient à combien?

M. Dulude: Vous m'excuserez de ne pas répondre à cette question. C'est une transaction commerciale confidentielle. Je puis vous dire qu'elle implique plusieurs milliers de dollars, mais c'est de nature confidentielle.

• 1425

M. Guimond: D'accord. Vous refusez... Par contre, parlons maintenant de deniers publics, les deniers du Port de Québec. Si je vous dis que le Port de Québec a donné à IMTT un crédit ou un *write–off*...

M. Dulude: Oui.

M. Guimond: ...de 600 000$, me direz–vous si c'est exact?

M. Dulude: Oui, c'est exact.

M. Guimond: C'est exact.

M. Dulude: Oui.

M. Guimond: Et quelle était la raison de ce geste de vous accorder ce *write–off* de 600 000$?

M. Dulude: Monsieur le président, si vous me le permettez, je suis prêt à répondre à M. Guimond en privé. Je ne pense pas que cette question soit du domaine public. Je pensais qu'on venait discuter de la réforme de la politique des transports et non pas de problèmes spécifiques touchant IMTT et le Port de Québec. Je lui répondrai avec plaisir en privé. Je n'ai jamais été gêné de lui parler. Mais, encore une fois, c'est une question de nature commerciale et confidentielle qui ne regarde que l'administration portuaire et IMTT.

The Chairman: Maybe Mr. Guimond can draw more of a link between his question and the reason for the question. It is rather singularly toward the company rather than toward the issue.

M. Guimond: Monsieur le président, j'accepte que la compagnie privée IMTT ne me dévoile pas le coût de son loyer. Je l'ai peut–être déjà d'ailleurs. Mais, lorsqu'on parle d'un *write–off* de 680 000$, on parle de fonds publics et de l'argent des contribuables. C'est le point que je veux soulever.

M. Dulude: Monsieur Guimond, je m'excuse de vous corriger. Il ne s'agit pas de l'argent des contribuables. L'administration portuaire est autosuffisante sur le plan financier. Elle fonctionne sur une base commerciale. Nous opérons aussi sur une base commerciale. Et dans la transaction que vous considérez, il n'y a rien... On a simplement remis les pendules à l'heure au niveau des obligations contractuelles par rapport aux autres entités. Et c'était aussi une question de s'assurer de la survie de l'entreprise, c'est–à–dire de maintenir les 20 emplois qui sont en place. C'était ce qui était en jeu. Et je peux vous dire que je n'ai pas été impliqué dans la transaction, ni d'une part ni de l'autre.

M. Guimond: De toute façon, monsieur Dulude, cela ne s'adressait pas à...

M. Dulude: Je pense qu'on est loin de la réforme.

[*Traduction*]

Mr. Guimond: How much do you pay in rent, roughly?

Mr. Dulude: I apologize for not answering that question. It's a confidential commercial agreement. I can say that it involves several thousands of dollars, but it's confidential.

Mr. Guimond: All right. You don't want to... However, let us now talk about public funds, the funds from the Quebec Port. If I tell you that the Port of Quebec gave IMTT a credit or a write–off...

Mr. Dulude: Yes.

Mr. Guimond: ...for $600,000, will you tell me if that is correct?

Mr. Dulude: Yes, that is correct.

Mr. Guimond: That is correct.

Mr. Dulude: Yes.

Mr. Guimond: And what was the rationale for this $600,000 write–off?

Mr. Dulude: Mr. Chairman, if I may, I am willing to answer Mr. Guimond in private. I don't think that this is a public matter. I thought we were here to discuss the reform of the transportation policy and not the specific problems of IMTT and the Port of Quebec. I will be happy to answer his question in private. I've never been embarrassed to talk to him. But, once again, it is a matter of a commercial and confidential nature which only concerns the port administration and IMTT.

Le président: Monsieur Guimond peut peut–être nous dire pourquoi il pose cette question. C'est une question qui concerne plus l'entreprise que le problème qui nous occupe.

Mr. Guimond: Mr. Chairman, I accept the fact that the IMTT company will not reveal its rent to me. I may already have it, in any event. But, when we are talking about a $680,000 write–off, we're talking about public funds, about taxpayers' money. That is the point I want to raise.

Mr. Dulude: Mr. Guimond, forgive me for correcting you. That is not taxpayers' money. The port administration is financially self–sufficient. It operates on a commercial basis. We also operate on a commercial basis. And in the transaction that you are considering, there is nothing... We simply set the record straight with regard to our contract obligations in relation to other entities. We also wanted to ensure the survival of the company, that is to say to maintain the 20 jobs that we provide. That was the issue at stake. And I can tell you that I was not involved in the transaction, from either side of the equation.

Mr. Guimond: Anyway, Mr. Dulude, the question was not addressed to...

Mr. Dulude: I think we are far afield from the reform.

[*Text*]

M. Guimond: J'espère que vous m'avez compris; ce n'était pas en pensant à vous que je posais cette question–là.

M. Dulude: D'accord.

M. Guimond: Une dernière question, monsieur Dulude. Si le gouvernement fédéral donne suite à son projet de régionaliser davantage l'administration, est–ce qu'il vous sera beaucoup plus facile, en tant que client, de faire affaire avec le Port de Québec, version société locale? De toute façon, j'ai apprécié les propos que vous avez tenus à l'endroit de la Société canadienne des ports. Vous en parlez en connaissance de cause puisque vous y avez été pendant 13 ans. Je peux vous dire que je partage vos opinions là–dessus.

M. Dulude: C'est une question à laquelle il est difficile de répondre. Les structures contribuent au succès d'une entreprise; les individus y contribuent aussi énormément. Peu importe la structure que vous allez appliquer, si les individus ne comprennent pas la nécessité d'avoir un système performant et efficace qui servirait l'intérêt canadien, si par exemple ces structures–là font en sorte que les préoccupations des élus locaux en termes de bruit, de nuisance, etc. prédominent au détriment des intérêts nationaux de développement économique et socil qui créent la richesse, je peux vous dire que je ne serai pas satisfait d'un système local.

Par contre, ma position quant à la régionalisation des ports, c'est simplement d'en arriver à un système où les ports cessent de vouloir chacun leur part du gâteau, soi–disant parce que Montréal a été subventionnée, que Québec a été subventionnée et que Rimouski l'a été aussi. Responsabilisons chacune des entités, forçons–les à faire face à la réalité des coûts et à faire des choix éclairés. Et ces choix éclairés mèneront à une situation financière globale et à une qualité de service qui seront meilleures en fin de compte.

La structure a peu d'importance, dans ce sens qu'une structure locale gérée uniquement par les villes pourrait poser autant de problèmes qu'une structure centrale trop forte marquée par l'interventionniste de certains ports au détriment des autres. La politique joue aussi à ce niveau–là.

Mr. Fontana: Thank you, Mr. Dulude. I like your approach. I think you've been very specific and concise as to the things that are required with respect to building an efficient and effective transportation system. Perhaps it comes from your experience in various parts of the system for you to draw those conclusions.

• 1430

If I were you, I wouldn't feel left out about Mr. Guimond. For the past two weeks he's been challenging everyone else from Mr. Masters to Mr. Gingras to everyone else. So don't feel left out.

Mr. Dulude: I know him very well. We worked together when I was at the port administration.

Mr. Fontana: That's all right, but he keeps us pretty sharp. He's a little depressed except for last night, so we won't—

Some hon. members: Oh, oh!

[*Translation*]

Mr. Guimond: I hope you understood me; I was not thinking of you when I asked that question.

Mr. Dulude: Yes; fine.

Mr. Guimond: One last question, Mr. Dulude. If the federal government goes ahead with the further regionalization of the administration, will it be much easier for you, as a client, to deal with the Port of Quebec, as a local corporation? Anyway, I appreciated what you said about the Canada Ports Corporation. You know what you are talking about because you were there for 13 years. I can tell you that I share your views on that.

Mr. Dulude: That is a difficult question to answer. Structures contribute to the success of a company; individuals also make an enormous contribution. Whatever the structure you implement, if individuals do not understand the need to have a productive and effective system which will serve Canadian interests, if for instance these structures are such that the concerns of local elected officials dominate in terms of noise, nuisance, etc, to the detriment of national interests in the area of economic and social development which create wealth, I can tell you that I will not be happy with a local system.

However, my position regarding the regionalization of ports, is simply that we must come up with a system where every port will stop asking for their share of the pie, where they claim that because Montreal was subsidized, because Quebec City was subsidized and because Rimouski was subsidized as well, they should be subsidized too. Let's empower every entity, let's force them to face up to the reality of costs and make enlightened choices. And these enlightened choices will lead to an overall financial situation and to a quality of service which will be better at the end of the day.

The structure has little importance in that a local structure, managed solely by the city, could cause as many problems as a central structure which might be too strong and dominated by the intervention of some ports to the detriment of others. Politics play a role at that level too.

M. Fontana: Merci, monsieur Dulude. J'aime votre façon de voir les choses. Vous avez été précis et concis dans votre définition des éléments qui nous permettront d'édifier un système de transport efficient et efficace. Votre opinion s'inspire sans doute de l'expérience que vous avez des divers aspects du système.

À votre place, je ne me sentirais pas visé par M. Guimond. Depuis deux semaines, il s'en prend à tout le monde. De M. Masters à M. Gingras, à tout le monde. Donc ne vous sentez pas visé.

M. Dulude: Je le connais très bien. Nous avons travaillé ensemble lorsque j'étais à l'administration portuaire.

M. Fontana: C'est très bien, mais il nous force à être très vigilants. Il est un peu triste depuis quelque temps, sauf hier soir, et donc nous ne . . .

Des voix: Ah, ah!

[*Texte*]

Mr. Fontana: I want to ask you about the coast guard. You said that in looking at some of the costs, obviously you have to pare those costs before you allocate them on a cost–recovery basis. You indicated that some of those costs may be more environmental and/or social as opposed to transportation.

Mr. Dulude: Absolutely.

Mr. Fontana: Part of the mandate of this committee is to look at how we can have a much more efficient and affordable coast guard. Do you have any information you could share with the committee to give us examples of how you made this determination that some costs are more environmental?

Mr. Dulude: Yes. For example, you should take a look at the number of interventions that an ice–breaker has to perform on the St. Lawrence River. Several of them are done to protect the Montreal area from flood situations, for example. This is an environmental purpose. For example, the control on the ice situation between Quebec and Montreal is basically, in relation with Quebec and Montreal, a situation for flood and all the other items. But it's also related to the fact that the portion between Quebec and Montreal is more sensitive to ice jams than any other part of the river.

That's a point where I believe we should reflect very precisely the fact that this is a certain level of services provided to this area, and it's just a matter of how you analyse the situation and how you establish your costs. When you want to do that and you don't want to spread all costs... For example, the first reform wanted to include the Montreal to Sept–Îles situation in the same basket. We don't live under the same situation. I refuse to pay the same amount of money for a ship going to Montreal, which is my competition. This ship receives more services than the ships coming to Quebec and I refuse to accept that you proceed with too large a regionalization process.

I hope I answer your question.

Mr. Fontana: I would agree, but here's the difficulty. I agree that one should only have to pay for the services one receives, namely in terms of ice–breaking services or what have you. If one should add up the costs of ice–breaking to serve social or economic purposes of Montreal or for that matter Sept–Îles, and one looks at the alternatives to not doing that, then you would essentially make the port of Montreal—

Mr. Dulude: But if you're not doing that—

Mr. Fontana: —and forcing most of the traffic through to Quebec City or Halifax.

Mr. Dulude: But it's part of the game. I don't receive subsidy to inland transportation between Montreal and Quebec. I pay the full cost. So why should the port of Montreal receive a subsidy for the ship going to port of Montreal? Why should Halifax receive a subsidy for inland transportation going to Halifax? I'm receiving nothing inside that, and I invest under the same base. I expect from the government that I will pay under the same rule. So that's the point.

Other elements for you. . .for example, safety and rescue costs. You want to impose that to the commercial navigation, but most of the interventions, if you take a look at that, are related to *nautisme* and recreation and fishery operation. Very few of them are related to commercial operation.

[*Traduction*]

M. Fontana: J'ai une question à vous poser au sujet de la Garde côtière. Vous dites qu'il faut diminuer certains coûts avant d'édifier une structure de recouvrement des frais. Vous dites que certains de ces coûts sont beaucoup plus de nature environnementale ou sociale et n'ont rien à voir avec le transport.

M. Dulude: Absolument.

M. Fontana: Notre comité a entre autres comme mandat de rendre la Garde côtière plus efficiente et plus économique. Comment êtes–vous parvenu à la conclusion que certains coûts sont davantage de nature environnementale, et pouvez–vous nous donner des exemples?

M. Dulude: Oui. Par exemple, voyez le nombre de fois qu'un brise–glace doit intervenir sur le Saint–Laurent. Certaines interventions visent à protéger la région montréalaise des inondations, par exemple. Il s'agit ici d'un objectif environnemental. Par exemple, le contrôle des glaces entre Québec et Montréal vise surtout à prévenir les inondations. Mais c'est également attribuable au fait que les embâcles sont plus fréquents entre Québec et Montréal qu'ailleurs sur le fleuve.

C'est là une question où à mon avis, il faut dire exactement pourquoi on fournit certains services à ce secteur, et il s'agit ensuite simplement d'analyser la situation et d'établir vos coûts. Si vous faites cela et que vous ne partagez pas tous les coûts... par exemple, on voulait dans la première réforme mettre la situation entre Montréal et Sept–Îles dans le même panier. Les circonstances ne sont pas les mêmes. Je refuse de payer le même montant d'argent pour un navire qui va à Montréal, qui est mon concurrent. Ce navire reçoit plus de services que celui qui va à Québec, et c'est pourquoi je m'oppose à une trop grande régionalisation.

J'espère avoir répondu à votre question.

M. Fontana: Je suis d'accord, mais il y a un problème. Je suis d'accord, on ne devrait payer que pour les services qu'on reçoit, qu'il s'agisse de brise–glaces ou de n'importe quoi d'autre. Si on ajoute les coûts du service de brise–glaces qui répondent aux objectifs sociaux et économiques de Montréal, ou de Sept–Îles quant à cela, et si on songe à retirer ce service, on fait alors essentiellement du port de Montréal...

M. Dulude: Mais si vous ne le faites pas...

M. Fontana: ... et si on force le gros du trafic maritime à passer par Québec ou Halifax...

M. Dulude: Mais cela fait partie du jeu. Je ne reçois pas de subvention pour le transport intérieur entre Montréal et Québec. Je paie le plein prix. Donc pourquoi le port de Montréal recevrait–il une subvention pour le navire qui accoste à Montréal? Pourquoi Halifax devrait–il recevoir une subvention pour le transport intérieur qui va à Halifax? Je ne reçois rien dans ce cadre, et pourtant j'investis dans les mêmes conditions. Je m'attends à ce que le gouvernement me fasse payer selon la même règle. C'est ce que je dis.

Voyez d'autres éléments... par exemple, les coûts de sécurité et de sauvetage. Vous voulez imposer ces frais à la navigation commerciale, mais la plupart des interventions en ce sens, si vous y regardez de plus près, ont trait au nautisme, au loisir et aux entreprises de pêche. Très rare sont celles qui sont liées à l'exploitation commerciale.

[*Text*]

Mr. Comuzzi: This is just to voice a concern with respect to the hearings here in Quebec City. We have asked questions today—let me just be specific—about a company we found out was non–Canadian that through either grants or public funds was given $50 million to upgrade its facilities. We don't know what the rental structure is and whether that $50 million is being paid back by way of rental.

In addition to that, and not made open to the committee today—I've done some checking—is that in addition to those funds there's a huge infusion of funds in order to—

• 1435

The Chairman: Is this a question of—

Mr. Comuzzi: Yes. It's trade loading. I'm coming to that, Mr. Chairman. I'm building the foundation, if you'll allow me.

Now we hear about a $600,000 write–off. I can understand the witness not wanting to talk about it, but it's a $600,000 write–off of public funds. So I just want to be on the record as saying that if there is some reticence toward answering the questions about the financial viability of the Port of Quebec, then we will have to draw our own conclusions if we don't get those answers either through written submissions or from the Port of Montreal—

The Chairman: This is more of a statement than—

Mr. Comuzzi: Yes. That's all. Thank you.

The Chairman: Do you want to comment on that statement, Mr. Dulude?

Mr. Dulude: It's the same comment I want to make. It's a commercial transaction between both corporations. I'm adding that Ports Canada had been aware and did have the opportunity at the national level to look at it. It was never said that there was something wrong with that. This is a commercial transaction.

I just want to add to that. If this move had not been made, the company would probably not exist any more and we would not have been able to reinvest $2 million to return the support that the port has put into the IMTT operation. You now have 20 jobs that are still there, plus there's 300,000 tonnes of trucking, rails and shipping operations. These are jobs that are still there.

On top of that we don't have the feeling that we have received any gift from the port administration that other customers don't have at the same time. It is just a matter of equalizing the rules to the IMTT. IMTT was under higher pressure than many other customers of the Port of Quebec. This is part of the answer.

The Chairman: Thank you, Mr. Dulude, for your presentation. It was very thorough and well done.

Mr. Dulude: Thank you. It was a pleasure.

The Chairman: We're looking for representatives of the St. Lawrence Shipoperators Association to join us at the committee table.

Gentlemen, if you would be so kind as to introduce yourselves. You have a written text. If we could have your names as well, we would ask you to proceed.

[*Translation*]

M. Comuzzi: Je veux seulement soulever une préoccupation qui concerne nos audiences, ici à Québec. Nous avons posé des questions aujourd'hui—je serai précis—au sujet d'une entreprise qui n'est pas canadienne et qui a reçu 50 millions de dollars pour améliorer ses installations, sous forme de subventions ou autres deniers publics. Nous ne connaissons pas les dispositions régissant le loyer et nous ne savons pas non plus si ces 50 millions de dollars seront remboursés sous forme de loyer.

En outre, et cela n'a pas été dit au comité aujourd'hui—j'ai vérifié—c'est qu'en plus de ces fonds, il y a infusion massive de capitaux afin de. . .

Le président: Votre question porte–t–elle. . .

M. Comuzzi: Oui. Il s'agit de transport commercial. J'y viens, monsieur le président. Je jette ici la fondation, si vous le permettez.

On parle maintenant d'une radiation de 600 000$. Je comprends pourquoi le témoin ne veut pas en parler, mais il s'agit de 600 000$ du trésor public. Je tiens donc à déclarer que si l'on hésite à répondre à des questions au sujet de la viabilité financière du Port de Québec, il nous faudra tirer nos propres conclusions si nous n'obtenons pas ces réponses sous forme de mémoire, ou du Port de Montréal. . .

Le président: C'est plus une déclaration que. . .

M. Comuzzi: Oui. C'est tout. Merci.

Le président: Voulez–vous répondre à cela, monsieur Dulude?

M. Dulude: Je répète ce que j'ai dit. Il s'agit d'une transaction commerciale entre deux sociétés. J'ajoute que Ports Canada en a eu connaissance et a eu l'occasion d'examiner la question au niveau national. Personne n'a fait la moindre objection. Il s'agit d'une transaction commerciale.

J'aimerais ajouter ceci. Si l'on n'avait pas fait cela, l'entreprise n'existerait probablement plus aujourd'hui et nous n'aurions pas pu réinvestir 2 millions de dollars en retour du soutien que le port a accordé à la IMTT. Vous avez maintenant 20 emplois qui sont toujours là, et il y a en plus pour 300 000 tonnes de camionnage, de transport par rail et d'expédition. Ce sont des emplois qui sont encore–là.

Cela dit, nous n'avons pas le sentiment d'avoir reçu un cadeau de l'administration portuaire que d'autres clients n'auraient pas reçu. Il s'agit simplement d'égaliser les règles du jeu pour la IMTT. La IMTT subissait des contraintes plus fortes que de nombreux clients du Port de Québec. C'est une partie de la réponse.

Le président: Monsieur Dulude, je vous remercie de votre exposé. C'était un exposé très bien fait.

M. Dulude: Merci. Le plaisir était pour moi.

Le président: Nous allons maintenant entendre les représentants de l'Association des armateurs du St–Laurent.

Messieurs, auriez–vous l'obligeance de vous présenter? Vous avez un texte. Dites–nous qui vous êtes, et vous avez la parole.

[*Texte*]

Capitaine Rosaire Desgagnés (Association des armateurs du Saint-Laurent): M. Massicotte va faire la présentation.

M. Benoît Massicotte (Association des armateurs du Saint-Laurent): Monsieur le président, madame et messieurs les députés, bonjour et bienvenue dans la ville de Québec.

L'Association des armateurs du Saint-Laurent représente depuis près de 60 ans plus d'une vingtaine d'armateurs actifs sur le fleuve Saint-Laurent, dans le golfe du même nom, dans l'Arctique canadien, ainsi qu'occasionnellement en eaux internationales. Il faut noter que nos navires battent tous pavillon canadien.

La Garde côtière canadienne est certainement un des principaux champs d'activité du gouvernement fédéral en matière de transport maritime. Son but premier, et c'est fort compréhensible, a toujours été le maintien de routes de navigation maritime sécuritaires, tant pour les marins qui naviguent que pour la population riveraine qui profite des fruits de ces eaux.

Le rôle économique de la Garde côtière ne doit cependant jamais être occulté. Raisonner uniquement en termes de transfert de responsabilités, d'actifs ou de factures, reviendrait, pour le pays, à abdiquer une partie de ses responsabilités. En bout de ligne, ne l'oublions jamais, ce sera toujours au contribuable canadien de payer la note, peu importe le chemin que cette note aura pris. Et si cette facture s'avérait trop élevée par rapport à ce qui se pratique ailleurs sur le continent ou dans d'autres modes de transport, c'est l'industrie canadienne du transport maritime et les dizaines de milliers d'emplois qu'elle génère qui en souffriraient.

À notre avis, les moyens privilégiés par Transports Canada pour rencontrer ses obligations budgétaires doivent d'abord et avant tout passer par la réduction des coûts d'opération et d'administration de la Garde côtière elle-même, puis dans un second temps, par un examen approfondi des niveaux de service requis par l'industrie maritime canadienne.

La manière dont le pays gérera les changements à venir dans le domaine des services à la navigation maritime, ce qu'on appelle les aides à la navigation, sera révélatrice à ce point de vue.

• 1440

Vous le savez sans doute, ce service représente approximativement la moitié de l'actuel déficit d'opération de la Garde côtière canadienne. Or, il s'agit précisément, selon nous, d'un domaine où d'importants changements technologiques pourraient permettre à tous les agents économiques du pays d'être gagnants, en incluant au premier chef le gouvernement fédéral lui-même.

D'ici quelques années, tous les armateurs canadiens seront équipés de systèmes de navigation électronique perfectionnés. Dès ce moment, le nombre de bouées disposées dans nos eaux devrait être réduit de manière substantielle, soit sans doute des quatre cinquièmes sur une période d'environ cinq ans. Cette réduction graduelle aurait pour but de permettre à tous les navigateurs de bien se familiariser avec le nouveau système en place et d'acquérir une confiance en ce dernier.

Compte tenu de sa supériorité sur le plan de la sécurité de la navigation, l'utilisation de ce dernier système devrait, entre autres, permettre la navigation de nuit en hiver sur le fleuve Saint-Laurent.

[*Traduction*]

Captain Rosaire Desgagnés (St. Lawrence Ship Operators' Association): Mr. Massicotte will make the presentation.

Mr. Benoît Massicotte (St. Lawrence Ship Operators' Association): Mr. Chairman, lady and gentlemen members of Parliament, good morning and welcome to Quebec city.

The St. Lawrence Ship Operators' Association has for almost 60 years represented more than 20 ship operators who are active on the St. Lawrence River, in the gulf bearing the same name, in the Canadian Arctic, as well as occasionally in international waters. Please bear in mind that all our ships fly the Canadian flag.

The Canadian Coast Guard is certainly one of the federal government's main fields of activity in the area of marine transportation. Its first objective, which is easily understood, has always been to maintain safe marine navigation routes, for the sailors who use them as well as for the population living on the shores, who benefit from this traffic.

The economic role of the Coast Guard must however never be forgotten. To think strictly in terms of transfers of jurisdiction, of assets or of invoices, would cause the country to give up part of its responsibilities. At the end of the day, let us never forget it, the Canadian taxpayer will always be the one footing the bill, whatever direction that bill might take. And if this bill is considered too high as opposed to what is done elsewhere on the continent or in other modes of transportation, it is the Canadian marine transport industry and the tens of thousands of jobs created by it that will suffer.

In our view, the means that Transport Canada should favour to meet its budgetary obligations should first and foremost be based on the reduction of operations and administration costs of the Coast Guard itself, and as a second step, on an in-depth examination of the levels of service required by the Canadian marine industry.

The way our country will manage the coming changes in the support services to marine navigation, what we call navigation aids, will be revealing from that point of view.

You probably know that this service accounts for approximately half of the operating deficit of the Canadian Coast Guard. In our opinion, this is a specific instance of an area where significant technological change could make it possible for all players involved in the economy of the country to gain, including first and foremost the federal government itself.

In a few years all Canadian ship operators will be equipped with advanced electronic navigation systems. At that time the number of buoys located in our waters should be substantially reduced, probably by about four-fifths over a period of five years. This gradual phasing out would enable all navigators to obtain a good grasp of the new system and give them time to acquire confidence in it.

Because of its superiority with respect to navigational safety, this system should make possible night navigation in winter on the St. Lawrence River.

[*Text*]

L'utilisation optimale combinée des systèmes de positionnement par satellite, des cartes électroniques, des marées maîtres et des multiples systèmes automatisés de transfert de données, pourrait très certainement mener à de nombreuses autres modifications de nos façons de dispenser certains services à la navigation maritime.

Les phares, les réflecteurs radar sur les aides flottantes, les alarmes de brume et les radio–beacons devraient également disparaître. En plus d'être intégrés, les services de trafic maritime et les stations radio de la Garde côtière devraient être automatisés et fonctionner entièrement sur le principe de l'utilisateur–payeur.

L'utilisation accélérée de technologies modernes, déjà effective dans d'autres modes de transport, devrait permettre à l'État de couper dans ses dépenses sans imposer un fardeau économique indû aux armateurs canadiens.

Les changements à apporter à nos services de brise–glaces sont d'un tout autre ordre. Dans un pays comme le Canada, ces derniers sont à juste titre considérés comme essentiels. Dans l'Articque canadien, ils sont disponibles depuis les années 1930. Le fleuve Saint–Laurent, pour sa part, est maintenant ouvert à la navigation d'hiver depuis plus de 35 ans. Adopter des mesures nous faisant revenir aux années 1950 serait catastrophique pour notre économie.

Toute décision relative aux services de brise–glaces devrait également tenir compte de la compétitivité de notre pays et de chacune de ces régions. Plusieurs modes de transport sont en compétition au pays. Afin d'éviter des détournements anti–économiques de trafic vers d'autres modes de transport, toute mesure mise sur pied pour diminuer le déficit annuel de la Garde côtière devrait également avoir son équivalent sur les routes et les chemins de fer.

La tristement célèbre affaire de la Loi sur le transport des grains de l'Ouest est une preuve que ce genre de détournement de trafic peut avoir des effets néfastes à la fois pour l'économie d'une région et pour l'équilibre financier du pays entier.

Des charges indues imposées à notre système de transport maritime pourraient également avoir pour conséquence des détournements de trafic vers les ports américains compétiteurs, ce qui, en retour, nuirait à la fois à notre industrie maritime et à nos expéditeurs.

Tous doivent également conserver en mémoire les multiples bénéfices des activités de déglaçage au pays. Le maintien de la souveraineté du Canada sur ses territoires arctiques, le ravitaillement des populations nordiques, certaines activités de recherche et développement, de même que la prévention des embâcles, tel qu'on l'a déjà noté ici aujourd'hui, sur notre fleuve, ne sont que quelques exemples démontrant la variété des fonctions remplies par la flotte canadienne de brise–glaces.

Les armateurs d'ici, et surtout d'ailleurs, sont donc loin d'être les seuls bénéficiaires des services rendus par la Garde côtière canadienne.

Même si, donc, une extrême prudence est de mise dans le domaine des brise–glaces, certaines mesures pourraient être proposées afin d'améliorer les services offerts tout en réduisant la facture du gouvernement fédéral.

[*Translation*]

The combined optimum use of Doppler satellite systems, video maps, tide gauges and the many automated data transfer systems could certainly result in a great many further changes to our ways of providing marine navigational services.

Lighthouses, radar reflectors on floating aids, fog alarms and radio beacons are also bound to disappear. As well as being integrated, maritime transport services and Coast Guard radio stations will have to be automated and operate entirely on the user–pay principle.

The accelerated use of modern technology that is already observable in other modes of transport should allow the government to cut back on its expenses without imposing undue economic hardship on Canadian ship operators.

The changes to be made to our icebreaking services are a different matter altogether. In a country like Canada such services are rightly considered to be essential. They have been available since the 1930s in the Canadian Arctic. As for the St. Lawrence, it has been opened to winter navigation for the past 35 years now. Any steps that would bring us back to the 1950s would be catastrophic for our economy.

Decisions relating to the icebreaking service should also take into account Canada's competitiveness as well as the individual competitiveness of the different regions. There are various modes of transport that are in competition in Canada. In order to avoid any uneconomic diversion of traffic to other modes of transport, any measures aimed at reducing the annual deficit of the Coast Guard should be accompanied by equivalent measures affecting highways and railways.

The sad state of affairs surrounding the Western Grain Transportation Act indicates how this kind of traffic diversion can harm both the economy of a region and the financial equilibrium of the entire country.

Undue charges on our marine transport system could also result in the diversion of traffic to competing American ports and this would of course adversely affect our maritime industry as well as our shippers.

We must also keep in mind the many benefits to the country of icebreaking activity. The upholding of Canada's sovereignty over Arctic territory, the supplying of northern populations, various research and development activities as well as the prevention of ice jams on the St. Lawrence, as we've noted today, are only some examples showing the variety of functions carried out by the Canadian icebreaking fleet.

Ship operators from here and abroad are not the only ones to benefit from the services provided by the Canadian Coast Guard.

Although great prudence is required in dealing with icebreaking, some suggestions might be made to improve the present services and at the same time reduce the cost to the federal government.

[*Texte*]

Une meilleure intégration des flottes de brise-glaces de l'Est du pays, en saison de déglaçage, pourrait certainement à la fois faire sauver des frais à l'État et rendre un meilleur service aux armateurs actifs dans ses eaux.

Le personnel à bord des brise-glaces pourrait également être révisé à la baisse, de même que la durée des saisons d'opération des différentes unités de la flotte.

Une nette distinction devrait également être faite entre un service profitant à l'ensemble du pays, comme par exemple le maintien en toute saison de la navigabilité du chenal du fleuve Saint-Laurent, et un service dispensé uniquement à un utilisateur imprudent ou imprévoyant.

Une charge particulière pourrait être levée pour les navires mal préparés à affronter nos eaux hivernales. À eux seuls, ces navires sont en effet à l'origine de nombreuses dépenses de la Garde côtière.

• 1445

Chaque port pourrait avoir à sa charge le déglaçage de ses propres installations, que ce service soit rendu par la Garde côtière ou par une entreprise privée. Ce serait ensuite au port de décider lui-même de la manière dont il entend se faire rembourser ces services par ses clients. La situation particulière de chaque port amènerait sans doute des manières différentes d'opérer. L'introduction de telles charges hivernales contribuerait possiblement à accélérer le mouvement souhaité de fermeture d'un certain nombre de quais le long du fleuve.

Les services de traversiers devraient pouvoir profiter d'un traitement de faveur à cet égard, compte tenu du fait qu'ils constituent très souvent le seul lien direct d'une région avec l'extérieur.

Le pilotage est un autre sujet d'importance aux yeux de nos membres. Les millions de dollars qu'ils paient annuellement pour ce service sont refacturés à leurs clients, soit aux entreprises d'ici. Toute l'économie canadienne absorbe donc ces coûts. Les progrès technologiques précédemment évoqués doivent, à notre point de vue, conduire à certains assouplissements en ce domaine.

Je parle bien d'assouplissements. Comprenons-nous bien en effet. Notre intention n'est nullement de voir ce service disparaître de nos eaux. Un important pourcentage des utilisateurs du fleuve nécessitera certainement encore longtemps l'assistance de pilotes brevetés pour les mener à bon port. Certains de nos officiers sillonnent cependant plusieurs dizaines de fois par année les eaux du fleuve Saint-Laurent. Ils sont exempts du pilotage obligatoire sur les Grands Lacs. Pour qu'ils puissent être dispensés de ce service dans leurs propres eaux, c'est-à-dire le Saint-Laurent, on les oblige cependant à passer des examens devant un jury majoritairement composé de pilotes, et s'ils réussissent, les revenus mêmes de leurs examinateurs seront diminués. Tous les officiers à l'emploi d'un de nos membres ayant accepté de passer à travers ce processus discutable, se sont unanimement plaints des multiples obstacles inutilement dressés devant eux lors de ces examens.

Comment peut-on encore prétendre, à l'ère des cartes électroniques, qu'il soit, par exemple, essentiel qu'un marin puisse dessiner, à l'échelle, la carte du fleuve avec ses repères, ses alignements, toutes ses bouées, ses courbes, etc, avant de

[*Traduction*]

It certainly would be possible to economize and at the same time provide better service to ship operators through improved integration of the icebreaking fleets in eastern Canada during the icebreaking season.

It would also be possible to reduce the icebreaking crews as well as the operating season of the different units belonging to the fleet.

A clear distinction must be made between a service of benefit to the country as a whole, such as maintaining the navigability of the St. Lawrence River channel throughout the season, and a service provided solely to a careless or imprudent user.

A special charge could be applied to ships ill-prepared for our winter waters since such ships account for a large proportion of the Coast Guard's expenses.

Each port could be responsible for the icebreaking of its own facilities, whether it be through the Coast Guard or a private contractor. It would then be up to the port to decide how it wishes to charge its users for such services. Each port would likely make a choice based on its own circumstances. The introduction of such winter charges might possibly accelerate the desired closure of a certain number of wharfs along the river.

Ferry services could be granted favourable treatment in view of the fact that they often constitute the only direct link between a region and the outside.

Piloting is another important activity for our members. The millions of dollars they pay annually for this service are passed on in charges to their clients, that is Canadian businesses. In other words, these costs are absorbed by the entire Canadian economy. In our view, the technological improvements we have already referred to should result in some greater flexibility in this area.

Let me explain what I mean when I talk about flexibility. We certainly do not intend to have this service disappear from the river. A significant number of users of the St. Lawrence River will still continue to require for a long time the assistance of licensed pilots in reaching port. However, some of our officers have been plying the St. Lawrence River umpteen times a year and they are exempt from the compulsory piloting requirements on the Great Lakes. In order to obtain such an exemption in their own waters, that is on the St. Lawrence, they are required to try an exam before a board made up largely of pilots and if they are successful, this will mean a decrease in the income of their examiners. All the officers employed by one of our members who agreed to go through this questionable process complained unanimously about the many unjustified obstacles put in their way during these exams.

What possible justification can there be, in an age of video maps, for the requirement that a sailor be able to make a scale drawing of the river with reference points, alignments, buoys and bends, etc. before being allowed to pilot his own ship? Why

[*Text*]

pouvoir piloter lui–même son propre navire? Comment se fait–il que deux années de préparation spécifique soient nécessaires à des capitaines d'expérience — pas à des nouveaux venus mais à des capitaines d'expérience — pour espérer avoir des chances de passer avec succès ces examens?

Les changements que nous proposons à ce processus peuvent se résumer ainsi. Premièrement, le double pilotage devrait être aboli, sauf dans des cas très spéciaux, tels que des convois de plus d'une journée, ou la présence d'embâcles importants ralentissant considérablement la navigation, etc.

Deuxièmement, un cours sur simulateur devrait être monté par les écoles de marine du pays, de concert avec Transports Canada. Les officiers désirant obtenir leur certificat de pilotage devraient suivre avec succès ce cours sanctionné par un examen préparé par un capitaine certifié, un pilote et un capitaine de la garde côtière.

Troisièmement, seuls les officiers ayant un minimum de trois ans d'expérience, avec la charge d'un corps, pourraient être admissibles à ce cours. J'insiste sur «avoir la charge d'un corps», pas trois ans à naviguer.

Quatrièmement, l'amenage des navires, c'est–à–dire l'accostage et le départ des navires du quai, devrait faire partie du même examen de certification des officiers et ne plus constituer une autre façon pour les pilotes de conserver des prérogatives coûteuses pour l'industrie.

L'Association des armateurs de la Voie maritime du Saint–Laurent ayant soumis un mémoire au cours du printemps dernier au sujet de l'avenir de la Voie maritime du Saint–Laurent, ainsi que des commentaires écrits sur le rapport final déposé par ce Sous–comité, nous nous limiterons ici à vous rappeler l'importance primordiale de cette infrastructure pour l'ensemble de l'économie canadienne.

Des centaines de millions de dollars sont annuellement sauvés en coûts de transports par les entreprises canadiennes utilisant cette voie de transport plutôt qu'une route alternative. Le maintien de l'intégrité physique de cette infrastructure est donc une nécessité absolue pour le pays.

La commercialisation partielle ou totale de cette entité a maintes fois été évoquée. Il s'agit certes là d'une avenue à explorer. Les décisions prises devront cependant toutes viser le maintien de la compétitivité de l'axe Saint–Laurent — Grands Lacs, et non simplement un transfert de responsabilités d'un agent économique à un autre. Cette réduction globale des charges reste, à notre point de vue, l'unique manière de remettre notre pays au travail. C'est, en bout de ligne, cet accroissement d'activités au pays qui pourra permettre au pays de faire face à ses obligations financières.

• 1450

Le secteur portuaire: En ce qui a trait à la restructuration du secteur portuaire canadien, des commentaires plus détaillés seront déposés dans les semaines à venir.

Entre–temps, nous aimerions néanmoins souligner le fait que de nombreuses études démontrent le surplus de débardeurs actuellement payés dans certains ports du Saint–Laurent. Le gouvernement fédéral a directement contribué, au cours des années 1960, à créer cette situation par le biais de modifications au Code canadien des relations de travail. Nous croyons qu'il devrait à nouveau s'impliquer dans ce dossier, en entreprenant immédiatement les démarches visant à modifier l'actuelle loi.

[*Translation*]

is it that two years of specific preparation are necessary for experienced captains — I'm not talking about new captains but captains with experience — in order to have a chance of passing these exams?

Our proposed changes to this process can be summed up as follows. First, dual pilotage should be abolished, except in very special cases such as convoys that last for more than a day or the presence of large ice jams resulting in a considerable slowdown of navigation, etc.

Second, a simulator course should be developed by Canadian schools in conjunction with Transport Canada. Officers wishing to obtain their pilotage certificate would have to successfully complete this course along with an exam prepared by a certified captain, pilot and Coast Guard captain.

Third, only officers with a minimum of three years experience in charge of a vessel would be eligible for this course. I insist they must have been in charge of a vessel, as three years experience of navigation alone is not sufficient.

Fourth, the bringing in of the ship, that is the berthing and departure of ships from the wharf should also be included in this same certification exam for officers and not constitute another way for pilots to retain their expensive prerogatives.

The St. Lawrence Seaway Ship Operators Association presented a brief last spring on the future of the St. Lawrence Seaway along with written comments on the final report tabled by the Sub–Committee. That being the case, we will limit our present remarks to reminding you of the great importance of this infrastructure for the entire Canadian economy.

Hundreds of millions of dollars in transportation costs are saved yearly for Canadian businesses through the use of this Seaway rather than an alternate route. It is therefore absolutely essential for Canada to maintain the physical integrity of this infrastructure.

Full or partial commercialization of the Seaway has been raised many times. It is certainly an avenue worth exploring. Whatever decision is taken, it must aim at maintaining the competitiveness of the St. Lawrence — Great Lakes route rather than merely transferring responsibilities from one economic agent to another. We see such an overall reduction in charges as being the only way of putting our country back to work. Ultimately the increase in the country's activities will make it possible for us to meet our fiscal obligations.

Ports: With respect with the restructuring of the Canadian port sector, more detailed comments will be tabled in the coming weeks.

In the meantime, we'd like to emphasize that many studies have shown there is a surplus of longshoremen now being paid in certain ports of the St. Lawrence. In the 1960s the federal government directly contributed to creating this situation through its changes to the Canada Labour Code. We think that it should take a look at this matter and take immediate steps to amend the present legislation.

[*Texte*]

En guise de conclusion, nous aimerions simplement vous rappeler que les divers points abordés dans ce mémoire ne l'ont été que de manière superficielle, compte tenu, évidemment, du temps restreint qui nous était alloué. Nous demeurons, bien entendu, ouverts à vos questions. Si le temps qui nous est imparti aujourd'hui vous paraît insuffisant, nous demeurons évidemment ouverts à des rencontres ultérieures selon votre bon vouloir. Merci de votre attention.

The Chairman: Thank you, Mr. Massicotte, for the offer of further meetings. We appreciate that, as well as your focused and concise presentation, given the time limitations you already indicated.

M. Guimond: Bonjour à vous deux.

M. Massicotte: Bonjour.

M. Guimond: Peut–être pour le bénéfice de mes collègues, je voulais juste préciser que le capitaine Desgagnés qui est ici, fait partie du Groupe Desgagnés dont le siège social est à Québec. Le Groupe Desgagnés opère un bateau dont l'ancien nom était le *Rio Orinoco* et qui s'appelle maintenant le *Thalassa Desgagnés*. Ce bateau opère à 80 ou 90 p. 100 de son temps à l'étranger, sous pavillon canadien et avec un équipage entièrement canadien. Je pense qu'il faut le mentionner.

Comme on a un armateur et le directeur général d'une association d'armateurs, j'aimerais entendre leurs commentaires. J'ai posé la question à plusieurs reprises hier à Montréal et aussi ce matin. Mes collègues du parti ministériel trouvent probablement que je radote.

Je reviens encore sur la question des frais de commercialisation des activités de la Garde côtière. Si le gouvernement donnait suite à ce projet de commercialiser pour 200 millions de dollars des activités de la Garde côtière dans le golfe, est–ce que cela pourrait inciter une compagnie comme le Groupe Desgagnés et ses compagnies membres à faire transiter des marchandises par d'autres ports? Autrement dit, est–ce que les ports du Saint–Laurent, de la Voie maritime et des Grands Lacs pourraient être affectés par un tel projet?

Capt Desgagnés: C'est une bonne quesiton, monsieur le député. Je ne crois pas que l'on puisse dire que le fait de donner 200 millions de dollars à l'entreprise privée pour commercialiser la Garde côtière nuirait au Port de Québec. Je crois qu'on pourrait, avec les 200 millions de dollars, maintenir au moins le trafic jusqu'à Montréal. En ce qui concerne les Grands Lacs, tout le monde sait ici que l'adjudication finit au mois de décembre. On pourrait peut–être maintenir un service adéquat.

M. Guimond: Voulez–vous ajouter quelque chose, monsieur Massicotte?

M. Massicotte: Oui. Je voulais m'assurer qu'on avait bien compris la question. Ce que vous dites en clair. Si le gouvernement fédéral faisait payer aux armateurs qui viennent sur le Saint–Laurent 200 millions de dollars de plus en frais dans une année, vous vous demandez si ces armateurs seraient encore actifs sur le fleuve.

M. Guimond: Je voudrais savoir s'ils seraient encore intéressés à faire des affaires. La marge de profit est tellement énorme que ce n'est pas une pinotte de 200 millions de dollars qui changerait quelque chose au prix des bananes. Donc vous continueriez à faire affaire. . .

[*Traduction*]

In conclusion, we wish to state that the various points dealt with in this brief have been treated only superficially in view of the time restraints placed on us. We will of course be happy to answer your questions. If the time made available to us proves inadequate, we are quite willing to meet with you at a later date you may choose. Thank you for your attention.

Le président: Je vous remercie, monsieur Massicotte, de votre offre de rencontres ultérieures. Nous vous en sommes reconnaissants, et nous apprécions votre exposé clair et concis, compte tenu des limites de temps que vous avez mentionnées.

Mr. Guimond: Good afternoon, gentlemen.

Mr. Massicotte: Good afternoon.

Mr. Guimond: Perhaps for the benefit of my colleagues I should mention that Captain Desgagnés, who is present, is a member of the Groupe Desgagnés with its head office here in Quebec City. The Groupe Desgagnés operates a boat that went under the name of the Rio Orinoco and is now known as the Thalassa Desgagnés. This vessel sails abroad between 80 and 90% of its time under the Canadian flag and with an entirely Canadian crew. I thought it was worth mentioning.

Having a ship operator and a director general of an association of ship operators present, I'd be interested in hearing their comments. I asked the same question on several occasions yesterday in Montreal and here this morning as well. My colleagues on the government side may think I'm starting to repeat myself.

I'd like to come back to this matter of the commercialisation costs of coast guard activities. If the government goes ahead with its intention to commercialize 200 million dollars worth of coast guard activities in the Gulf, would this be an incentive for a company like the Groupe Desgagnés and its member companies to ship goods through other ports? In other words, would the ports of the St. Lawrence, the Seaway and the Great Lakes be affected by such a project?

Capt Desgagnés: It's a good question, sir. I don't think it could be claimed that giving private business 200 million dollars for the commercialization of the Coast Guard would have a harmful effect on the Port of Quebec. I think that with 200 million dollars we would be able to maintain traffic at least as far as Montreal. As for the Great Lakes, everyone knows that the tender process finishes in December. Perhaps adequate service could be maintained.

Mr. Guimond: Would you like to add something, Mr. Massicotte?

Mr. Massicotte: Yes, I wanted to be sure that I'd understood your question correctly. You're asking whether, if the federal government charged an additional 200 million dollars a year to ship operators using the St. Lawrence, they would continue to use the river?

Mr. Guimond: I wanted to know whether they'd still be interested in doing business. The profit margin is so huge that a mere 200 million dollars is not going to change anything in the price of bananas. So you would continue to do business. . .

[*Text*]

Capt Desgagnés: Je m'excuse, je n'avais pas compris la question.

M. Guimond: Est–ce que vous pensez à votre réponse, monsieur Desgagnés?

Capt Desgagnés: Oui. Est–ce que vous pourriez répéter la question?

M. Guimond: Oui. Si on commercialise, si on refile. . .

M. Massicotte: Le terme «commercialisation» peut vouloir dire 25 choses différentes, et c'est peut–être embêtant. Si on charge. . .

M. Guimond: Si la Garde côtière refile aux usagers. . .

M. Massicotte: Ça, c'est clair!

M. Guimond: . . .une facture de 200 millions de dollars par année, est–ce que ceux–ci vont continuer à être intéressés à faire affaire ici?

• 1455

Capt Desgagnés: Cela va être très difficile de pouvoir continuer à faire affaire; 200 millions de dollars par année sur quatre à cinq millions de tonnes transportées, je pense que ça fait une bonne facture à supporter. Les navires canadiens, spécialement ceux que je représente, ont de la difficulté à être compétitifs sur le marché. Donc, avec une facture de 200 millions de dollars, cela va être difficile.

Par contre, on sait très bien qu'avec le recouvrement des coûts, nous allons devoir participer. Mais comme M. Dulude l'a dit, nous ne sommes pas prêts à prendre toute la facture. On va tout simplement prendre ce qui nous touche directement.

M. Guimond: C'est ça, l'ambiguïté. Peut–être étiez–vous présent lorsque M. Gagnon de la SODES a témoigné. Il est certain qu'aujourd'hui, on ne s'attend pas à ce que vous nous disiez jusqu'où vous êtes prêts à aller, mais la marche, apparemment, peut aller de 35 millions à 200 millions de dollars.

M. Massicotte: Je vous dirais que la première marche à franchir a été un petit peu évoquée ici. D'abord, on considère qu'à la Garde côtière, il y a des dépenses qui sont actuellement inutiles ou exagérées. Le nombre de personnes, on l'a noté dans le mémoire, qui sont sur des brise–glaces, comme le nombre de personnes qui travaillent à Ottawa pour refaire des règlements ou canadianiser des règlements qui sont faits à l'OMI ou ailleurs. . . Ça c'est la première marche.

La deuxième marche touche les services dont on n'aura plus besoin d'ici quelques années. Ce n'est pas encore en vigueur mais cela va l'être probablement en 1997, et cela va être accepté au niveau international et au niveau canadien. À partir de ce moment–là, on considère qu'il devra y avoir moins d'aides à la navigation, moins de bouées. Il ne faut pas toutes les enlever du jour au lendemain, car il y a des centaines de bouées sur le fleuve et on y est habitués. Les aides à la navigation représentent un budget de 287 millions de dollars par année. Donc, si on fait un effort pour diminuer les aides à la navigation, compte tenu du fait qu'on en ajoute des plus modernes, c'est la deuxième marche. C'est une réduction de certaines dépenses pour des services qu'on ne veut plus avoir. Éventuellement, quand ce travail–là sera fait, nous serons peut–être prêts à payer une partie de la facture, nous aussi. Pour l'instant, nous n'acceptons pas de payer cette facture car je

[*Translation*]

Capt Desgagnés: I'm sorry, I didn't understand your question correctly.

Mr. Guimond: Do you want to give some thought to your answer, Mr. Desgagnés?

Capt Desgagnés: Yes. Could you repeat the question?

Mr. Guimond: Yes. If we decide to commercialize or pass on. . .

Mr. Massicotte: The word commercialisation can have 25 different meanings and that's rather awkward. If we charge. . .

Mr. Guimond: If the Coast Guard charges users. . .

Mr. Massicotte: That is something I can understand!

Mr. Guimond: . . .a bill of 200 million dollars a year, will they remain interested in doing business here?

Capt Desgagnés: It would be very hard to stay in business; 200 million dollars a year for four to five million tons of shipping, I think that would add up to quite a hefty bill. Canadian ships, especially those I represent, do have a hard time competing. So with a 200 million dollar bill, it won't be easy.

Of course we realize that with cost recovery we have no choice but to be involved. But as Mr. Dulude said, we are not ready to foot the entire bill. We'll simply take what has a direct impact on us.

Mr. Guimond: That is where it becomes ambiguous. You may have been here when Mr. Gagnon from SODES testified. Of course we don't expect you to tell us today how far you are willing to go, but it would appear the amount can range from 35 million dollars to 200 million dollars.

Mr. Massicotte: I can tell you that there has been some talk about the first step to be taken. First of all, we think that there are some expenses relating to the Coast Guard that are useless or overstated. The number of persons on board the icebreaker, as mentioned in our brief, and the number of people working in Ottawa to draft Canadian versions of the regulations of the IMO or other bodies. . . That would be the first step.

The second step concerns services that would no longer be required here a few years from now. The system is not yet in place but it will probably be so by 1997 and it will be accepted both nationally and internationally. In our view there will then be less need of navigational aids, buoys and so forth. That doesn't mean that they're all to be removed immediately because there are hundreds of buoys in the St. Lawrence and we are accustomed to them. Navigational aids account for a budget of 287 million dollars a year. So an effort to decrease these aids and replace them with modern technology would be the second step. That will be a reduction of spending for services that we no longer want. Eventually, once the work is done, we may also be willing to pay a part of the bill. For the time being, we're not willing to pay this bill just as I wouldn't agree to pay for some chairs if I wasn't interested in buying them and I didn't see any use for them. Of course this comparison may leave something to

[*Texte*]

n'irai pas, demain, payer des chaises si je ne suis pas intéressé à les acheter et que je considère qu'elles ne me sont pas utiles. Évidemment, toute comparaison est toujours un petit peu boîteuse. Je ne veux pas dire que nous ne sommes pas satisfaits des services actuels, mais on pourra éventuellement parler de recouvrement de coûts quand on sera satisfaits de la façon dont ils sont gérés, et quand on saura de quels services on parle, si on les veut et si on considère qu'ils sont importants, de concert avec toute l'industrie, évidemment.

M. Guimond: Au niveau du pilotage, je connais votre position et vous connaissez la mienne. Vous dites que le double pilotage devrait être aboli, sauf exception. Je voudrais vous demander si vous pensez que l'état de la technologie permettrait actuellement de supprimer les pilotes dès demain matin malgré les difficultés de la navigation dans la rivière. Vous savez, car j'ai déjà eu l'occasion de vous le dire, que je n'ai à peu près jamais embarqué à bord. Donc, je ne suis pas en mesure de connaître la complexité de la navigation sur la rivière.

On a eu, hier à Montréal, le témoignage du capitaine Leroux pour la partie du Québec central. Est–ce que c'est une modification par rapport à ce que vous aviez déjà dit au sujet de la réduction de deux à un dans certaines circonstances, ou bien maintenez–vous encore que ça pourrait être complètement aboli?

Ma dernière question porte sur le troisième point, à savoir que seuls les officiers ayant un minimum de trois ans d'expérience. . . Je ne comprends pas le sens de ceci au niveau technique.

M. Massicotte: Tout d'abord, je voudrais dire que je ne suis pas plus navigateur que vous, et il est clair que je me fais le porte–parole de gens qui sont navigateurs chez nous.

Le pilotage, à notre point de vue, demeure essentiel, dans certaines circonstances, sur le fleuve Saint–Laurent. Il ne faut pas oublier que notre fleuve est parcouru à 80 p. 100 par des navigateurs étrangers qui arrivent avec des équipages divers qui ne comprennent pas nécessairement le français ou l'anglais, et qui ne se comprennent pas nécessairement entre eux, etc. On ne représente pas ces gens–là, mais à notre point de vue, les armateurs étrangers qui ne connaissent pas le fleuve Saint–Laurent devront encore pendant bien des années, et peut–être toujours, utiliser le service de pilotage.

• 1500

En ce qui nous concerne, nous avons des membres de notre association, des officiers qui naviguent sur le fleuve 80 fois par an, 40 fois dans un sens et 40 fois dans l'autre. On dit à ces gens–là de venir passer des examens pour pour ne plus être obligés d'utiliser un pilote, et cela peut paraître bien. Effectivement, il y a eu des améliorations de ce côté–là et on comprend jusqu'à un certain point la façon dont cela fonctionne. Mais il faut aussi réaliser que nos officiers, pour aller passer ces examens, vont devoir retourner aux études pendant deux ans environ. Vous allez me demander si nos officiers ne sont pas plus capables que ça, et je vous dirai, à vous qui êtes administrateur, avocat ou comptable, que je ne suis pas certain qu'à 40 ou 50 ans, vous seriez capable de repasser vos examens sans avoir besoin d'étudier pendant plusieurs mois, parce que vous avez certainement oublié beaucoup de détails qui ne vous servent pas dans votre pratique.

[*Traduction*]

be desired. I don't mean that we are not satisfied with the present services but we could start talking about cost recovery once we are satisfied with the way these services are managed and we know exactly what services we are talking about, if we are interested in having them and we consider them to be important, along with the rest of the industry, of course.

Mr. Guimond: As far as piloting is concerned, I am aware of your position just as you are of mine. You say that dual piloting should be abolished without any exception. I'm interested in knowing whether you think that in the present state of technology, we could do away with pilots as of tomorrow in spite of navigational difficulties on the river. I've already mentioned that I've hardly ever done any sailing and I'm therefore not in a position to understand the complexities involved in navigating a river.

Yesterday in Montreal we heard from Captain Leroux about central Quebec. Is it a change in relation to your original stand about reducing the number from two to one in certain circumstances or are you now saying that it could be completely done away with?

My last question concerns the officers with a minimum of three years' experience. . . I don't quite understand the technical implications of your recommendation.

Mr. Massicotte: First of all, I should say that I am no more of a navigator than you are and I'm speaking here on behalf of our members who are navigators.

In our view piloting is still essential in certain circumstances on the St. Lawrence River. It must be kept in mind that 80% of the navigators plying the river are foreigners with diverse crews who do not necessarily understand English or French and who do not necessarily understand each other. We don't represent these people but we do think that foreign ship operators who are not familiar with the St. Lawrence River should continue to use the piloting service for a certain number of years, and perhaps for the foreseeable future.

As for our association, some of our members are officers who have been plying the river 80 times a year, 40 times upstream and 40 times downstream. They are told they must pass exams to be dispensed from the requirement for piloting and that may seem justified. There have in fact been some improvements and we do understand to some extent the way things work. But it must also be realized that our officers have to go back to school for about two years to prepare for these exams. You may be wondering about their competence but all I can say is that if you are an administrator, a lawyer or an accountant, I'm not sure that at the age of 40 or 50 you would be in a position to pass your qualifying exams withour brushing up for several months because you probably forgot many details that you don't use in daily practice.

[*Text*]

Donc, c'est la raison pour laquelle nous pensons que le processus actuel doit être révisé. Quand nos officiers vont passer ces examens–là, on leur demande, et je vous répète ce que plusieurs d'entre eux nous ont dit, de dessiner une section du fleuve à l'échelle avec les bouées, les phares, les alignements, les points de repère, etc., Or, la section sur laquelle ils sont interviewés porte sur 125 milles. Donc, ils ne savent pas quels 10 milles ils vont choisir. Donc, il faut qu'ils l'apprennent au complet. Est–ce que c'est nécessaire?

Nous pensons que ce genre de question n'est pas nécessairement adéquat et c'est pour cela que nous proposons une modification substantielle à la façon dont les certificats vont être administrés.

On pourra y revenir, car nous allons sûrement vous écrire à ce sujet–là.

Mr. Guimond: I have a problem understanding the meaning of the third point.

Mr. Massicotte: It won't be long, perhaps half a minute.

On considère qu'il faut une certaine expérience de la navigation, et on a mis trois ans, mais cela pourrait être quatre ou deux. Il est cependant certain qu'une certaine expérience de la navigation est nécessaire avant que des officiers puissent prétendre pouvoir passer le cours monté par l'Institut, un institut maritime, et sanctionné par un examen.

Ce n'est donc pas un jeune nouveau qui va pouvoir aller passer cela, car il lui faudra au moins trois ans d'expérience.

The Chairman: As a supplementary, who should pay for your captains to spend two years preparing for and then receiving a pilot's certificate?

M. Massicotte: Actuellement, ce sont les entreprises maritimes, nos membres, qui paient pour cela, qui en paient un certain montant. Évidemment, les officiers aussi paient beaucoup de leur temps et de leurs efforts, mais ce sont les armateurs qui paient les dépenses et, bien souvent, ils n'en retirent aucun bénéfice. Effectivement, dans certains cas, on s'est rendu compte qu'ils n'en retiraient rien et qu'ils perdaient plusieurs officiers qui, après deux ans d'efforts à étudier, décidaient de devenir pilotes. C'est la loi du marché, cependant, et on ne peut blâmer personne. C'est la réalité. Les armateurs se sentent, dans certains cas, un petit peu frustrés.

The Chairman: What is your assessment of the current cost of pilotage?

M. Massicotte: Je comprends mal.

The Chairman: What is your current cost for pilotage? What do you pay for pilotage?

M. Massicotte: On dit que le coût du pilotage correspond à 0,5 p. 100, à 1,5 un p. 100 ou à 5 p. 100, mais cela importe peu. Nous considérons qu'à partir du moment où certains frais et certains services ne nous sont pas utiles, cela devient une dépense inutile.

Si on me faisait payer 25$ pour stationner ma voiture ici, alors que je considère qu'on devrait me faire payer seulement 5$, même si ces 20$ de diférence ne représentent pas un gros pourcentage de mon salaire annuel, ils sont de trop si c'est une dépense inutile.

[*Translation*]

That is why we think the present process should be revised. When our officers go to sit these exams, they're asked, and I'm repeating what several of them have told us, to draw a section of the river to scale indicating buoys, lighthouses, alignments, reference points, etc. It so happens that the section they are examined on covers 125 miles. They have no idea of what 10–mile section will be chosen. That means that they have to learn it in its entirety. Is that really necessary?

We think that this type of question is not necessarily appropriate and that is why we suggest a substantial change to the way the certificates are administered.

We can come back to this point later on because I expect we'll be sending written comments to you on that point.

M. Guimond: J'ai du mal à comprendre le sens du troisième point.

M. Massicotte: Ça ne prendra pas beaucoup de temps, peut–être seulement trente secondes.

In our view a certain amount of navigational experience is required and we recommended two years, but it could be four or two. There is no question that a certain amount of navigational experience is necessary before officers can take the course offered by the Maritime Institute along with the exam.

So it wouldn't be open to any newcomer but would require at least three years' experience.

Le président: J'aimerais vous poser une question supplémentaire. Qui devrait payer les deux ans de préparation que doivent subir vos capitaines afin de se présenter au certificat de pilotage?

Mr. Massicotte: At the present time it's the shipping companies, our members, who pay for at least a part of the cost. Of course the officers also pay in terms of time and effort but the ship operators pay the actual costs and very often it is to no advantage for them. In a number of cases we've observed that they've gained nothing by it and that they've lost a number of officers who after two years of studying decided that they would become pilots. But that's the law of the market and we can't blame anyone. That's the way it is. In some cases the ship operators do feel a bit frustrated.

Le président: À combien évaluez–vous le coût actuel du pilotage?

Mr. Massicotte: I don't understand.

Le président: Quels sont vos coût actuels en matière de pilotage?

Mr. Massicotte: The cost of pilotage has been estimated at 0.5%, 1.5% or 5% but whatever the precise figure, we are of the view that whenever certain costs or services ar not needed, it amounts to a useless expenditure.

If I had to pay $25 to park my car here and I thought that it should only cost me $5, even though the $20 difference does not amount to a large percentage of my yearly income, it would still be too much if it's a useless expenditure.

[*Texte*]

The Chairman: That is a very diplomatic answer.

M. Massicotte: C'est un sujet sur lequel on doit être diplomate, en effet.

The Chairman: Some of us think that.

• 1505

Mr. Gouk.

Mr. Gouk: Gentlemen, I regret that I had to miss your presentation because I had some other business I had to take care of. Rather than ask questions, I've heard the response you've had to the last round of questions and I will of course have a transcript of this, so I will look at it when I get back to Ottawa. I have the reference of who you are, and if I have any further questions I'll be in touch.

Mr. Massicotte: Don't hesitate.

Mr. Fontana: I want to continue this discussion on pilotage. In the port of Montreal, yesterday when we got into some of the costs... I take it from what you said that you think pilotage costs are unnecessary, at least if I can draw some... But we were told yesterday that the average cost for a six–and–a–half–hour trip was about $1,200 to the pilotage authority, of which the pilot received that less about 35%, which was the administrative costs and benefits of the pilotage authority.

On asking the president of the pilots' association why more captains—because I believe the act allows captains or shipowners...for getting their own pilots—why more weren't getting their pilot's certificates, he indicated he didn't know why. Do I understand that the pilots themselves are the ones who administer the test or ask the questions, mark the test, and in fact determine whether or not someone passes or fails that particular test?

Capt Desgagnés: Il n'y a pas que les pilotes, monsieur le député, mais il y a un observateur et un autre membre nommé par l'industrie, je crois.

Pour votre question concernant la raison pour laquelle il n'y a pas plus de capitaines qui passent l'examen de pilotage, ça se résume en quelques points. Nous nous sommes aperçus que sur 15 à 18 candidats qui se sont présentés, aucun n'a réussi la première fois. Et la moyenne est inférieure à 50 p. 100. Vous pouvez comprendre que pour ces gens qui naviguent neuf mois par an, il n'est pas facile de se remettre à étudier pendant trois hivers.

De plus, il y a peut–être une question d'orgueil. Étant capitaine moi–même, je sais que c'est difficile de retourner passer un examen. Lorsqu'on a passé notre examen de capitaine, on ne nous a jamais dit qu'on n'avait pas le droit de naviguer ici ou là. Lorsqu'on navigue sur les Grands Lacs depuis assez longtemps et qu'on vous dit qu'il faut aller repasser des examens... Je n'ai rien contre le pilotage et j'en reconnais l'importance pour les navires étrangers, mais nous voulons simplement que certains règlements de pilotage soient assouplis, par exemple, pour le deuxième pilote, l'ameneur, et aussi que le système d'examens soit révisé.

Mr. Fontana: Thank you. I think that clarifies it somewhat. We'll have to take a look at those regulations to which you speak.

With respect to the longshoremen's collective process now under way, do I take it that you sit on the MEA or you don't?

[*Traduction*]

Le président: Vous répondez en bon diplomate.

Mr. Massicotte: The subject does indeed require some diplomacy.

Le président: C'est un avis partagé par certains.

Monsieur Gouk.

M. Gouk: Messieurs, je regrette d'avoir raté votre exposé, d'autres affaires m'ayant retenu. J'ai déjà entendu vos réponses à la dernière série de questions et j'aurai l'occasion de lire le compte rendu de nos délibérations à Ottawa, alors je ne vais pas vous poser de questions. Je sais quelle association vous représentez et si j'ai des précisions à demander, je vous contacterai.

M. Massicotte: Je vous en prie.

M. Fontana: J'aimerais poursuivre la discussion au sujet du pilotage. On a parlé de certains des coûts hier à Montréal. Si je comprends bien, vous estimez que certains de ces coûts ne sont pas nécessaires. Mais on nous a dit hier que le coût moyen pour un voyage de six heures et demie était d'environ 1 200$ pour l'administration du pilotage, somme que le pilote reçoit, moins 35 p. 100 environ, qui sert aux coûts administratifs, etc. de l'administration.

On a demandé au président de l'Association des pilotes pourquoi il n'y avait pas davantage de capitaines qui obtenaient leur certificat de pilotage, comme c'est permis par la loi; il a répondu qu'il n'en connaissait pas la raison. Ai–je bien compris que ce sont les pilotes eux–mêmes qui administrent l'examen et qui posent les questions, qui notent l'examen et qui déterminent qui sera reçu et qui sera refusé?

Capt Desgagnés: It isn't only the pilots, there is an observer and a member appointed by the industry, I believe.

As for your question about why there aren't more captains obtaining their pilot's certificate, the answer is quite simple. We've observed that out of 15 or 18 candidates trying the exam, not a single one was successful the first time. And the average is lower than 50%. You can understand that for these people who spend nine months of their year navigating, it isn't easy to go back to the books for three winters.

There may also be a matter of pride. Being a captain myself, I know it is hard to decide to try an exam. When we did our captain's exam, we were never told that we were not entitled to navigate in a particular area. When you've been navigating on the Great Lakes for a long time and you're told that you're going to have to try an exam again... I have nothing against piloting and I do recognize its importance for foreign ships but all we are asking for is greater flexibility in some of the piloting rules—such as the requirement for a second pilot—along with the review of the examination system.

M. Fontana: Merci. Je crois que cela nous est utile. Il faudra qu'on examine le règlement dont vous parlez.

Quant à l'examen des conventions collectives des débardeurs qui est maintenant en cours, est–ce que vous faites partie de l'AEM ou non?

[*Text*]

Mr. Massicotte: No, we don't.

Mr. Fontana: You don't have anything to say as to the negotiations?

M. Massicotte: Non, pas l'Association des armateurs du Saint–Laurent. Les compagnies de débardage qui emploient directement des débardeurs, c'est–à–dire les compagnies de débardage au Port de Québec, au Port de Montréal, ou ailleurs sont mmembres de l'Association des employeurs maritimes, mais pas les armateurs, du moins pas les armateurs canadiens de notre association.

Mr. Fontana: You don't have any input whatsoever?

M. Massicotte: Comme on fait partie de l'industrie maritime, comme tout le monde, on entend parler de choses et on lit des rapports qui ont été déposés dernièrement à la Table de concertation sur l'industrie maritime de Montréal, qui semblent dire qu'on paye actuellement un trop grand nombre de débardeurs au port de Montréal. Je sais, pour avoir mes bureaux ici, tout près, que la situation au Port de Québec semble être identique à celle de Montréal, alors qu'elle est, en fait, différente. Il y a un problème de relations de travail. C'est bien clair!

[*Translation*]

M. Massicotte: Non.

M. Fontana: Vous n'avez rien à dire concernant ces négociations?

Mr. Massicotte: No, not the St. Lawrence Ship Operators Association. The companies that directly employ longshoremen in the Port of Quebec, the Port of Montreal and elsewhere are members of the Maritime Employers Association but not the ship operators, at least not those of our association.

M. Fontana: Donc vous n'avez aucun apport du tout?

Mr. Massicotte: As members of the maritime industry, like all others we are familiar with certain things including the reports that were recently tabled during the consultation of the marine industry in Montreal. The reports seem to say that too many longshoremen are being paid at the present time in the Port of Montreal. I know, because I have my office quite close by, that the situation in the Port of Quebec may appear identical to that in Montreal but it is in fact quite different. There is a labour relations problem, there is no doubt about it.

• 1510

Mais il n'est pas de notre intention d'aller très loin de ce côté–là parce que nous n'utilisons pas directement les services de débardage même si, en bout de ligne, on paie effectivement. Toute l'industrie maritime paie et c'est bien clair. Mais nous n'avons pas d'arguments spécifiques comme vous aimez bien en avoir pour chacun des points parce que nous n'avons eu que deux ou trois semaines pour nous préparer et que maintenant, nous ne disposons que de dix minutes. Donc, nous n'avons rien de très spécifique à vous apporter de ce point de vue.

Mr. Fontana: There's been a lot of talk, not only here but in Montreal, in terms of competitiveness. Competition is not only within Canadian ports. We've heard about how to make sure there's a level playing field. The other thing we have to be very careful of is that there are American railroads that are becoming much more competitive vis–à–vis the structural costs of our own railroad system. Similar things could be said about our port system.

What troubles us is that with some of the ports that have lost money in years past when there has been a lockout or a work stoppage, business has been lost never to be regained again. Could you tell us in your opinion, because obviously you're the ones in charge of moving goods to your various customers and markets, what kind of an economic impact would such a work stoppage have on your business? Would you in fact have to look elsewhere to do your business?

M. Massicotte: Tout arrêt de travail a une grande importance. Je vous dirais que plusieurs de nos membres manutentionnent quand même du vrac. Les compagnies de conteneurs sont probablement les plus durement touchées à ce point de vue–là. On en a assez peu dans notre association. Donc, je vous le répète, je ne tiens pas à me lancer dans un trop grand débat à ce point de vue–là, parce que je ne pourrais pas nécessairement toujours soutenir ce que je vous avancerais

However, we do not intend to go into any great detail on that matter because we do not directly use the services of longshoremen even though, in the final analysis, we do in fact pay for them. The marine industry as a whole pays. That is very clear. But we do not have any specific arguments of the type you would like to hear with respect to each of these points since we had only two or three weeks to prepare and now we have 10 minutes. Therefore, we have nothing very specific to give you in that regard.

M. Fontana: On a beaucoup parlé non seulement ici mais aussi à Montréal de la concurrence. Il faut faire face à la concurrence non seulement dans le cadre des ports canadiens. On nous a dit qu'il fallait s'assurer que les mêmes règles s'appliquent à tout le monde. Il ne faut pas oublier non plus qu'en ce qui concerne les coûts structurels les chemins de fer américains commencent à devenir beaucoup plus concurrentiels par rapport au système canadien. On pourrait en dire autant de notre système portuaire.

Ce qui nous inquiète, c'est que lorsque, en raison de lockout ou d'arrêt de travaille, le volume d'activités de certains ports a baissé, il n'est jamais retourné à son niveau antérieur. Puisque vous transportez les marchandises à vos clients et à vos marchés, pourriez–vous nous dire quel serait l'impact économique d'un arrêt de travail sur vos activités? Seriez–vous obligé de faire appel à d'autres ports pour assurer le service?

Mr. Massicotte: Every work stoppage has a major impact. I would point out to you that several of our members do however handle bulk goods. It is probably the container companies which are most severely affected in this regard. There are not many such companies in our association. Therefore, as I said, I do not want to get involved in a big debate on this subject because I might not necessarily be able to support all the points I would make today. There is no doubt, however, that we have to look

[*Texte*]

aujourd'hui. Il est cependant certain qu'il faut regarder tous les coûts, et le débardage constitue un des coûts majeurs. On parle souvent des coûts de pilotage. Je sais que cela frustre plusieurs personnes, mais il ne faut pas oublier qu'il y a bien d'autres coûts que les coûts de pilotage qui sont importants sur le fleuve, en particulier les coûts de débardage. Mais, pour l'instant, nous avons choisi d'axer notre position sur des sujets qui préoccupent le plus grand nombre de nos membres, tout simplement.

The Chairman: Thank you. Mrs. Terrana, do you want a supplementary there?

Mme Terrana: Merci, monsieur le président. Je voudrais continuer les questions à propos des débardeurs.

Vous ne participez pas vous–mêmes aux négociations avec les débardeurs ou les autres syndicats, mais vous avez quelque influence, je crois, sur le groupe qui négocie. Un peu? Pas du tout?

M. Massicotte: Pas notre association, mais peut–être des armateurs étrangers, des armateurs dont les navires sont enregistrés à l'étranger, comme Canada Maritime ou CAATS etc. Mais ces armateurs ne font pas partie de notre association. Donc, notre association a très peu d'influence sur ce débat, même si, évidemment, le sujet nous intéresse.

Mme Terrana: Vous parlez de législation, et je suis un peu gênée parce que je pense qu'ayant obtenu des facilités grâce aux négociations, ils devraient maintenant y renoncer. On doit négocier à nouveau. Je suis donc un petit peu préoccupée par tout cela.

M. Massicotte: La négociation a, effectivement, toujours sa place, mais vous devez savoir que nous n'irons certainement pas négocier. Donc, je ne me sens pas dans une très bonne position aujourd'hui pour vous dire si ce qui a été octroyé à l'époque était valable. Il ne faut pas oublier que les temps changent. Il y a bien des choses qui ont changé. Le Port de Québec nous a fait part de la diminution de son personnel dans je ne sais trop quel pourcentage. D'autre part, plusieurs de nos membres ont vu leur personnel diminuer de manière drastique, non pas de 2 ou 3 p. 100, mais de dizaines de p. 100.

• 1515

Depuis cinq, six ou sept ans, la situation évolue. Les temps changent et tous les groupes doivent faire leur part.

Ceci dit, je ne fais pas partie de ces négotiations. Vous pouvez me poser des questions sur le sujet, mais je ne pourrai pas être très précis parce que notre association n'est pas partie à ce débat.

Mme Terrana: C'est pour votre recommandation, mais quand même, vous pouvez porter vos préoccupations à l'attention de ceux qui négocient avec ce groupe, je crois?

M. Massicotte: Certainement.

Mme Terrana: C'est juste. Merci.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Massicotte and Mr. Desgagnés, for appearing before us today and giving, as I said before, a focused and concise presentation. We appreciate it.

Next we would like to invite Mr. Naud and Mr. Feininger to come before us. Welcome to the committee. Do you have a written or an oral brief?

[*Traduction*]

at all the costs, and longshore services do represent a major cost. People often talk about piloting costs. I know that a number of people are frustrated about that, but we should not overlook the fact that there are many other significant costs on the river apart from piloting, particularly the costs of longshore services. For the moment, however, we have chosen to focus simply on those subjects of greatest concern to our members.

Le président: Merci. Madame Terrana, voulez–vous poser une question supplémentaire?

Mrs. Terrana: Thank you, Mr. Chairman. I would like to continue to talk about longshoremen.

You are not involved in negotiations with longshoremen or other unions, but I believe that you do have some influence on the bargaining group. Do you have a little influence? Or none at all?

Mr. Massicotte: Not our association, but perhaps foreign shipowners, that is owners whose ships are registered abroad, such as Canada Maritime or CAATS, etc. But these shipowners do not belong to our association. Therefore, our association has very little influence on these discussions, although the subject is of course of interest to us.

Mrs. Terrana: You mentioned legislation, and this bothers me a little because I think that after obtaining benefits through bargaining, they might now have to give them up. New negotiations will have to take place. Therefore, I am a little concerned by all that.

Mr. Massicotte: There has in fact always been a place for bargaining, but as you no doubt know we will certainly not be involved in bargaining. Therefore, I really do not feel very comfortable about trying to tell you today whether what was granted through negotiations was acceptable or not. You have to keep in mind that times change. A lot of things have changed. The Port of Quebec City has told us about the percentage of employees cut. Several members of our association have also made drastic cuts to their staff, not in the order of 2% or 3% but of 10% or 20% or even higher.

Over the last five, six or seven years, the situation has changed. Times change and every group must do its share.

However, I am not involved in these negotiations. You can ask me questions about them, but I cannot give you very specific answers because our association is not involved in these discussions.

Mrs. Terrana: But would I not be right in saying that you can, however, point out your concerns to the people who do negotiate with this group?

Mr. Massicotte: Of course.

Mrs. Terrana: That's fine. Thank you.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Massicotte et M. Desgagnés de votre comparution devant le comité aujourd'hui et de votre mémoire concis et très à propos. Nous vous en remercions.

Nous invitons maintenant M. Naud et M. Feininger à s'asseoir à la table. Bienvenue aux délibérations de notre comité. Avez–vous un exposé écrit ou oral à nous faire?

[*Text*]

Mr. Tomas Feininger (Individual Presentation): Mr. Naud will begin.

Mr. Léonce Naud (Individual Presentation): I have a written brief. You are supposed to have it.

The Chairman: While we're tracking them down, gentlemen, I understand that in the interest of time you're going to split your time. Thank you, and we look forward to your intervention.

M. Naud: Je partagerai mon temps de parole avec M. Tomas Feininger, président de la *Literary and Historical Society of Quebec*. Je remercie le Comité pour son hospitalité.

À Québec, le domaine public portuaire est également d'intérêt urbain. Il sera ici question du mode de gestion du domaine portuaire. Je soutiens que les propos de l'honorable Douglas Young de n'écarter aucune alternative et même l'idée que le gouvernement du Canada puisse songer à vendre carrément des ports, tel celui de Québec, sont de nature à soulever d'immédiates et graves inquiétudes chez les utilisateurs actuels ou potentiels, maritimes ou urbains, du domaine portuaire.

Les ports maritimes et leur domaine foncier font partie de ce qu'il est convenu d'appeler un domaine public artificiel, lequel doit son existence à l'intervention humaine. Ce domaine public est affecté dans l'intérêt général à divers usages et occupations souvent privatives. Les titres d'occupation sont cependant révocables par l'administration portuaire si l'intérêt général le justifie. La puissance publique doit protéger ce caractère de réversibilité des autorisations d'occupation du domaine public maritime. Ceci est connu et appliqué par les nations civilisées depuis l'Empire romain.

L'interdiction d'acquérir la propriété d'un bien du domaine public, par exemple une section de la Terrasse Dufferin, une rue, de vieux canons de la Citadelle ou encore un quai, vise à protéger les droits de tous les usagers actuels et futurs de ce même domaine public. À Québec, les exemples bien visibles du condominium Les Terrasses du Vieux–Port et même de l'édifice Gauvreau–Beaudry, situé, lui aussi, sur un terrain soustrait au domaine portuaire public, nous montrent éloquemment ce qu'il advient de l'usage général des lieux quand l'État cesse de considérer ses propriétés comme un domaine dont la gestion lui est confiée par la nation pour permettre l'usage et la jouissance du plus grand nombre.

[*Translation*]

M. Tomas Feininger (témoignage à titre personnel): M. Naud va commencer.

M. Léonce Naud (témoignage à titre personnel): J'ai un mémoire écrit. Vous êtes censés l'avoir reçu.

Le président: Pendant que nous le cherchons, messieurs, pour nous faire gagner du temps, je crois que vous avez décidé de partager votre temps de parole. Nous vous remercions et nous écouterons avec intérêt votre intervention.

Mr. Naud: I shall share my time with Mr. Tomas Feininger, president of the Literary and Historical Society of Quebec. I would like to thank the Committee for its hospitality.

The public port facilities in Quebec City are also of urban interest. Here, we shall be discussing the management of the port. I believe that the statements of the honourable Douglas Young, ruling out no possible option, or even the idea that the federal government might simply sell off ports such as the one in Quebec City are likely to cause immediate and serious concerns for current and potential marine and urban users of the port.

Marine ports and the land on which they are located belong to what is known as an artificial public domain, which owes its existence to human intervention. This public domain is assigned in the general interest to various uses and types of occupancy which are often privative. However, the tenure status granted can be revoked by the port administration if such a step is justified in the public interest. The authorities must protect this possibility of reversing the tenure status of the public marine domain. This possibility has been recognized and applied by civilized nations from the time of the Roman Empire.

Prohibitions on acquiring ownership of a piece of property in the public domain, for example a section of the Dufferin Terrace, a street, the old cannons located at the Citadelle or even a wharf, exist so as to protect the rights of all current and future users of the public domain in question. In Quebec City, the very visible examples of Les Terrasses du Vieux–Port and even the Gauvreau–Beaudry building which is also located on land taken from the public port, show very clearly what happens as regards the general use of such sites when the government no longer considers that it has been mandated by the nation to manage this property so as to enable the largest number of citizens to use and enjoy it.

• 1520

À Québec, ville fluviale, déjà l'accès aux eaux du Saint–Laurent et leur usage pour des fins récréatives, entre autres, sont fort réduits pour des centaines de milliers de citoyens. Un grand bassin situé tout près des murs de la vieille ville est concédé à un club privé et aucun usage public n'y est toléré.

Notre situation peu reluisante à ce chapitre a inspiré ce commentaire d'un député de la région. Je cite le commentaire:

> Alors que dans le Vieux–Port de Montréal et le «waterfront» de Toronto le gouvernement fédéral proclame haut et fort que les espaces publics dans ces zones urbaines privilégiées doivent demeurer libres et, dans toute la mesure

Quebec City lies on the banks of the river. Yet hundreds of thousands of its people have already lost most of their access to the St. Lawrence as well as the opportunity to use the river for recreational purposes. A private club has been given rights to a large area of water located right by the walls of the old city, and no public use of this body of water is tolerated.

This sorry state of affairs led a member of the National Assembly from this region to make the following comment, and I quote:

> While the federal government loudly proclaims that public spaces within Montreal's Old Port and Toronto's Harbourfront must remain free and as accessible as possible to the public so that people can relax in these areas or go for

[*Texte*]

du possible, accessibles au public à des fins de promenade et de détente, ce même gouvernement fait exactement le contraire, avec la complicité de la Ville, dans le cas du Vieux-Port de Québec.

Le nom du député est M. Jean Garon, qui est actuellement ministre de l'Éducation du Québec.

Voici la raison de mon intervention. Si la population régionale se trouve dans une situation difficile ou bien facilement améliorable, si on peut dire, du point de vue de l'accès et de l'usage du fleuve, et ceci malgré le fait que la quasi-totalité des rives urbaines se trouvent actuellement sous gestion publique fédérale—Travaux publics, le Port de Québec, Transports Canada—, que deviendra notre sort collectif si l'ensemble des terrains riverains de la ville, nos rives urbaines, passent sous le contrôle d'une corporation d'intérêt privé libre de développer au profit de ses membres nos ex-terrains publics? À ce compte, nous pourrions également vendre les murs de la ville!

J'ai fait distribuer quelques documents et la revue de presse où vous n'avez que les titres d'articles sur la ville et le port de Québec. On compte près de 1 000 articles. Cela vous donne une idée de l'intensité des débats sur la ville et le port. Le public régional est donc intéressé aux questions abordées par votre Comité, notamment la question de la gestion du domaine portuaire public.

Je cède la parole à M. Tomas Feininger.

M. Feininger: Madame et messieurs, je suis le président de la *Literary and Historical Society of Quebec*. Cette société est la plus ancienne société savante du Canada, ayant été fondée en 1824. La *Literary and Historical Society of Quebec* n'est pas un organisme politique, mais elle a pris, de temps à autre, une position sociale. Le conseil de la société a adopté une résolution concernant le Vieux-Port de Québec en avril 1994. Cette résolution que je vais vous lire concerne seulement le Vieux-Port, Pointe-à-Carcy, et ne touche pas les autres installations portuaires de la ville de Québec. Je pense que tout le monde a ce texte dans les deux langues officielles.

From the 1890s to the 1990s, from the Plains of Abraham to the old port of Quebec, could the citizens of Quebec imagine their city without the Plains of Abraham? How much the city of Quebec would be diminished without this treasure, undeniably one of the most beautiful urban parks in North America.

• 1525

Summer and winter we visit by the thousands, and each year millions from elsewhere in Quebec, Canada, the United States and abroad enjoy the spacious beauty and visual magnificence of this privileged site. It is in large measure due to the persistent efforts in the closing years of the 19th century by the Literary and Historical Society of Quebec that the Plains of Abraham are today an open public park, and will remain so in perpetuity.

We are now in the closing years of another century and again we are faced with the challenge of preserving for public use another unique sight, the old Port of Quebec. We wish to bring out the parallels as well as point out the differences between the events of the 1890s and those of the 1990s.

[*Traduction*]

a walk, this same government is doing exactly the opposite in the case of Quebec City's Old Port, and the city is going along with them.

The MNA who said than was Mr. Jean Garon, who currently is Quebec's Education Minister.

Let me explain why I am appearing before you. If the people in the region are in a difficult situation or a situation that could easily be improved, in terms of access to the river and use of the river, despite the fact that nearly all urban shorelines are currently under federal government management—Public Works, the Port of Quebec, Transport Canada—what will our collective fate be if all the city's land along the river, our urban shorelines, are transferred to a private company that would be free to develop these lands that were once our public lands, for its members. If that were the case, we could also sell the city walls!

I had a few articles distributed, as well as the press review, which just shows the titles of various articles about the city and Port of Quebec. Nearly 1,000 articles are listed. That gives you an idea of just how intense the debate has been about the city and the port. So the people in the region have an interest in the issues that your committee is raising, particularly the issue of managing public ports.

Now I'll give the floor to Mr. Tomas Feininger.

Mr. Feininger: Ladies and gentlemen, I am the president of the Literary and Historical Society of Quebec. It was founded in 1824, and is the oldest learned society in Canada. The Literary and Historical Society of Quebec is not a political organization, but from time to time it has taken a stance on social issues. In April 1994, our board passed a resolution about the Old Port of Quebec. This resolution, which I will read to you, only has to do with the Old Port, Pointe-à-Carcy, and does not deal with the other port facilities of the City of Quebec. I believe everyone has this resolution, in both official languages.

Des années 1890 à 1990, des Plaines d'Abraham jusqu'au Vieux-Port de Québec, comment est-ce que les citoyens de Québec pourraient imaginer leur ville sans les Plaines d'Abraham? Québec serait fort diminué sans ce trésor, qui est indéniablement l'un des plus beaux parcs urbains en Amérique du Nord.

L'été et l'hiver, des milliers de Québécois y vont, et nous recevons des millions de visiteurs chaque année d'ailleurs au Québec, au Canada, des États-Unis et d'autres pays, qui viennent jouir des beaux espaces et de la magnifique vue qu'offre ce site privilégié. C'est en grande partie grâce à la persistance de la Société littéraire et historique de Québec, à la fin du 19e siècle, que les Plaines d'Abraham sont devenues aujourd'hui un parc public, et le resteront pour toujours.

Nous voici maintenant à la fin d'un autre siècle, et encore là se pose le défi de réserver à l'usage public un autre site unique, le Vieux-Port de Québec. Nous voulons aujourd'hui faire ressortir les parallèles ainsi que les différences entre les événements de la fin des années 1890 et ceux des années 1990.

[*Text*]

In the 19th century the Plains of Abraham belonged to the Order of the Ursulines. The order had leased the plains to the federal government for use as a training ground for military exercises. Decades before the expiration of the lease in 1899, Sir James MacPherson LeMoine, three times president of the Literary and Historical Society of Quebec, took it upon himself to mount a campaign for the eventual preservation of the plains as public domain. The Quebec *Morning Chronicle* reported on Sir James' campaign, pointing out the danger that the plains, "might be lost to the public domain and be cut up into building lots".

On May 17, 1899, Monsieur Philippe Baby Casgrain, then president of the Literary and Historical Society of Quebec, wrote to Prime Minister Sir Wilfrid Laurier requesting an appointment to meet personally and present the case for the preservation of the Plains of Abraham as public land. The appointment was granted and Monsieur Casgrain met with Sir Wilfrid on May 25. The mission was a success and the Prime Minister acceded that the federal government purchase the plains from the Ursulines for a reasonable sum, indicating that 20% of this would be paid immediately.

So much for the 19th century and the 1890s. Let us now move into the 20th century and the 1990s.

At the old Port of Quebec we have a situation with some interesting parallels to that of a hundred years ago at the Plains of Abraham. Most of the land of the old port and Pointe–à–Carcy is federal land. It belongs to you; it belongs to us. Like the Plains of Abraham a century ago, this beautiful area is eyed by private developers who wish to appropriate it for their own use, carve it up into building lots, and construct a cinema, parking garages and all manner of things.

While the Plains of Abraham were private lands, public pressure, led by the Literary and Historical Society of Quebec, caused the federal government to take it over and protect it in public trust in perpetuity. The old port is already federal land, but in spite of intense public pressure, including petitions signed by more than 22,000 citizens, a real danger exists that the land will pass into private hands.

Public common land is a basic need in a healthy democratic society. It is a reflection of a common purpose, a place where all citizens have free access. That one of the most beautiful urban sites along the St. Lawrence, where the river widens and the sea begins, where the rolling Appalachians meet the granite of the Canadian Shield, should be dismembered and covered with helter–skelter construction and asphalt is a sacrilege and wholly unacceptable to us.

The old port, where for over three centuries millions first set foot on North American soil, is our collective heritage. It is unconscionable that this magnificent site pass into private hands for private profit.

When faced with the threat that the Plains of Abraham would be cut up into building lots, the Literary and Historical Society of Quebec asked the Prime Minister of Canada for an interview to plead a cause. The society was received and listened to. The result is the wonderful park we all cherish.

[*Translation*]

Au 19e siècle, le site des Plaines d'Abraham appartenait à l'Ordre des Ursulines. L'ordre avait loué les plaines au gouvernement fédéral qui en avait fait un site de formation militaire. Des décennies avant l'expiration du bail en 1899, Sir James MacPherson LeMoine, trois fois président de la Société littéraire et historique de Québec, a pris l'initiative d'une campagne pour la préservation des plaines à l'usage du public. Le *Morning Chronicle* fit état de la campagne de Sir James, faisant valoir que les plaines risquaient «d'être retranchées du domaine public et d'être loties pour la construction».

Le 17 mai 1899, M. Philippe Baby Casgrain, alors président de la Société littéraire et historique de Québec, a écrit au premier ministre Sir Wilfrid Laurier, le priant de lui ménager un entretien afin de faire valoir la nécessité d'ériger en domaine public le site des Plaines d'Abraham. On donna suite à sa requête, et M. Casgrain rencontra Sir Wilfrid le 25 mai. Cette mission fut couronnée de succès et le premier ministre autorisa l'achat du site des Plaines d'Abraham des Ursulines pour une somme raisonnable, indiquant que 20 p. 100 du montant serait versé immédiatement.

Voilà pour le 19e siècle et les années 1890. Passons maintenant au 20e siècle et aux années 1990.

Au Vieux–Port de Québec, la situation présente des parallèles intéressants avec ce qui s'est produit il y a cent ans aux Plaines d'Abraham. Le gros du site au Vieux–Port et à la Pointe–à–Carcy appartient au gouvernement fédéral. Il vous appartient; il nous appartient. Comme les Plaines d'Abraham il y a cent ans, ce site magnifique est convoité par des promoteurs qui voudraient se l'approprier, le lotir pour la construction domiciliaire, y construire un cinéma, des parkings et toutes sortes d'autres choses.

Même si le site des Plaines d'Abraham était propriété privée, les instances publiques, sous l'impulsion de la Société littéraire et historique de Québec, ont amené le gouvernement fédéral à en faire l'acquisition et à le réserver à l'usage public pour toujours. Le Vieux–Port est déjà terre fédérale, mais en dépit des instances publiques criantes, et l'on songe entre autres aux pétitions signées par plus de 22 000 citoyens, il y a lieu de craindre que ce site passe dans des mains privées.

Dans une société démocratique saine, la terre communale est un besoin fondamental. C'est une nécessité communautaire, un lieu d'accès libre à tous les citoyens. Que l'un des plus beaux sites urbains le long du St–Laurent, où le fleuve s'élargit et où commence la mer, où les contre–forts des Appalaches rejoignent le granite du Bouclier canadien, soit démembré et mutilé par une construction tous azimuts et l'asphalte, serait un sacrilège qu'aucun d'entre nous n'accepterait.

Le Vieux–Port, où depuis trois siècles des millions de gens ont pour la première fois mis le pied en sol nord–américain, fait partie de notre patrimoine collectif. Il est inconcevable que ce site magnifique passe à des intérêts privés préoccupés par le lucre.

Lorsque le danger d'un lotissement privé s'est posé aux Plaines d'Abraham, la Société littéraire et historique de Québec a demandé à rencontrer le premier ministre du Canada pour plaider sa cause. La Société a été reçue et écoutée. Nous avons depuis ce jour ce parc merveilleux que nous chérissons tous.

[*Texte*]

Now, 95 years later, we renew a call to our Prime Minister to again protect the public domain and disallow the commercialization of a site that belongs to us all.

We make this call on the part of our fellow citizens of Quebec, as well as all citizens of Canada. It is not by chance alone that UNESCO has recognized the uniqueness of the site in designating old Quebec and its immediate surroundings as the only urban world heritage site in Canada. We must join together to protect it.

The Chairman: Thank you, Mr. Feininger and Mr. Naud, for your eloquent presentations to this committee. Surely you're not suggesting federal governments, past or present, have demonstrated anything but support, both moral and to a great degree financial, for these great Canadian treasures you have addressed us about today.

Mr. Feininger: The part about 1890 is an historical view; the part about 1990 is today's reality. There was a considerable danger that favourable leases were to be let on federal land in the old port for the construction of a high–rise cinema. I'm not sure if you're. . .

The Chairman: But did that happen?

Mr. Feininger: It did not happen, but one of the principal reasons it didn't happen was there was a lot of citizen pressure against it.

The Chairman: I hope it has been demonstrated that the system does work and the federal government has given nothing but support toward these particular treasures we speak of.

M. Naud: Je vais parler en français même si ce que je dois dire est très simple et que je pourrais le dire en anglais.

Devant le Vieux–Québec, exactement en bas de ce château, s'il n'y a pas à l'heure actuelle sur la Pointe–à–Carcy des bâtiments de 20 étages, des hôtels, toute une ville *waterfront American style*, encore pire que ce qu'il y a maintenant, c'est parce qu'il y a eu une bataille rangée depuis au moins huit ans de la part de citoyens qui s'opposent à cela.

Je dois dire que le Port de Québec n'était pas impliqué directement dans la bataille du Vieux–Port. Le Vieux–Port, c'est autre chose. C'était une *land development corporation*. Ils avaient l'idée d'un *American waterfront*. On a été capables d'arrêter momentanément le processus, mais s'il y a privatisation, ceux qui seront en charge des terrains auront tendance à les rentabiliser avec des constructions et non pas avec du transport maritime de passagers, par exemple.

M. Guimond: Merci beaucoup, messieurs, pour votre excellente présentation. Je crois que vous faisiez partie de la coalition qui a réussi à faire reporter ou annuler le projet IMAX. Vous faisiez partie de cette coalition–là, n'est–ce pas? Vous étiez aussi dans la coalition qui a réussi a obtenir, pendant la campagne électorale d'octobre 1993, la démolition des édifices et des passerelles qui avaient été construits en 1984.

Ce que je comprends de votre mémoire, c'est qu'il s'agit davantage d'un message que vous transmettez au gouvernement du Canada, de ne pas dilapider le patrimoine foncier du Port de Québec. Autrement dit, si le Port de Québec doit aller vers une

[*Traduction*]

• 1530

Aujourd'hui, 95 ans plus tard, nous prions de nouveau notre premier ministre de protéger le domaine public et d'interdire la commercialisation d'un site qui nous appartient à tous.

Nous vous adressons cette requête au nom de nos concitoyens de Québec, ainsi qu'au nom de tous les citoyens du Canada. Ce n'est pas un hasard si l'UNESCO a reconnu le caractère unique du site et a désigné le vieux Québec et ses abords immédiats comme le seul site urbain au Canada appartenant au patrimoine mondial. Nous devons unir nos efforts pour le protéger.

Le président: M. Feininger et M. Naud, je vous sais gré de cet exposé éloquent. Comme vous dites, les gouvernements fédéraux, d'hier et d'aujourd'hui, ont accordé leur soutien moral et dans une large mesure financière à la protection de ces merveilleux trésors du Canada dont vous nous avez parlé aujourd'hui.

M. Feininger: Ce que nous avons dit au sujet des années 1890 appartient à l'histoire; ce que nous disons au sujet des années 1990 appartient à la réalité d'aujourd'hui. On craignait fort que le gouvernement fédéral accorde des baux favorables, au Vieux–Port, pour la construction d'une tour abritant des cinémas. J'ignore si vous. . .

Le président: Mais est–ce que c'est arrivé?

M. Feininger: Ce n'est pas arrivé, mais l'une des principales raisons pour lesquelles ce n'est pas arrivé, c'est que les citoyens s'y sont opposés massivement.

Le président: J'espère qu'on aura ainsi prouvé que le système fonctionne bel et bien et que le gouvernement fédéral est entièrement acquis à la préservation de ces trésors.

Mr. Naud: I was speaking French even though what I have to say is quite simple and I could say it in English.

In front of Old Quebec, right below this castle, if you don't have 20–story buildings today on the *Pointe–à–Carcy*, with hotels, a whole city in the "waterfront, American style", much worse than what there is now, it is because citizens opposed to this project have been battling it for at least eight years.

I must say that the Port of Quebec was not directly involved in the battle for the Old Port. The Old Port is something else. It was a land development corporation. They have this idea of an American waterfront. We were able to put a stop to the process for the moment, but if there is privatization, those in charge of the land will be tempted to make it profitable with buildings and not with marine passenger transport, for instance.

Mr. Guimond: Thank you, gentlemen, for your excellent presentation. I think you were also part of the coalition that managed to have the IMAX project postponed or cancelled. You were part of that coalition, weren't you? You were also in the coalition that managed to obtain, during the election campaign of October 1993, the demolition of buildings and walkways which had been constructed in 1984.

What I understand from your brief, is that you are sending a message to the government of Canada, not to squander the heritage site of the Port of Quebec. In other words, if the Port of Quebec is to be commercialized or privatized, we must

[*Text*]

formule de commercialisation ou de privatisation, il faudra absolument que les terrains continuent à faire partie du domaine public, pour éviter de laisser cela aux spéculateurs et d'avoir la même chose qui ce qui s'est produit à Toronto. Je comprends votre mémoire. C'est davantage un message, une mise en garde.

• 1535

Je crois que s'il y avait une corporation locale de port, les terrains comme tels demeureraient dans le domaine public. Certaines corporations ont des baux de location de 50 ou 57 ans, mais le fédéral demeure toujours propriétaire du fonds de terrain.

M. Naud: C'est à peu près cela, à Québec comme ailleurs. À Toronto, il y a eu une Commission royale d'enquête, la *Crombie Commission* pour étudier le *waterfront* de Toronto. Cette commission a été créée après beaucoup de pression de la part des gens de Toronto pour stopper la construction d'un mur de fer, de métal et de vitre entre Toronto et le lac Ontario.

À Montréal, le plan du Vieux–Port de Montréal qui, aujourd'hui, amène énormément d'éloges à la ville, a été adopté après 20 ans de bagarres, de discussions et de pressions. Cependant, à Montréal, en 1986, le gouvernement fédéral a décidé d'aller dans la direction que lui dictaient les audiences publiques et les groupes qui n'émanaient pas directement du ministère des Travaux publics fédéral ou de quelques bureaux d'architectes et, depuis ce temps–là, tout le monde est content. À Québec, il y a eu une construction très rapide au bord de l'eau à cause des événements de 1984. Après cela, il y a eu des faillites épouvantables et là, tout le monde se demandait ce qui était arrivé.

Il n'y a jamais eu à ma connaissance aucune enquête pour savoir qui avait pris ces décisions. Aucune poursuite n'a été entamée et il n'y a pas eu de pénalités pour ceux qui avaient construit des trucs semblables au bord de l'eau. Au contraire, je dirais que certains d'entre eux ont eu des promotions et sont maintenant en mesure d'influencer la construction au bord du Bassin Louise, où on construit un bâtiment de 95 pieds de hauteur, exactement à la hauteur des terrasses du Vieux–Port. C'est le bâtiment dont je parle.

Mr. Gouk: I just have a short bit I want to get straight in my own mind because I'm not overly familiar with the geography you're talking about. I did visit the port some time ago.

Is this part of the operational port we're talking about, or is this adjacent historic lands?

Mr. Feininger: It's part of the operating port. If I'm not mistaken, it's where most of the cruise ships dock, as a matter of fact, and where the passengers get off and on.

Mr. Gouk: So you have no difficulty with modernization, improvements and so on to that—

Mr. Feininger: No.

Mr. Gouk: —as long as it remains as part of the function of a port?

Mr. Feininger: That's exactly our point. We want it to be a functioning port and not a Disneyland.

[*Translation*]

absolutely keep these lands in the public domain, to avoid giving a free hand to the speculators and end up with the same thing that happened in Toronto. I understand your brief. It is more in the way of a message, a warning.

I think that if we had a local port corporation, lands such as those would remain in the public domain. Some corporations have rental leases for 50 or 57 years, but the federal government always remains the owner.

Mr. Naud: That is the situation, generally speaking, in Quebec city as well as elsewhere. In Toronto, there was a royal commission of inquiry, the Crombie Commission, to look at Toronto's waterfront. That commission was created after a lot of pressure by Toronto's people to stop the construction of a wall made of iron, metal and glass between Toronto and Lake Ontario.

In Montreal, the plan for Montreal's Old Port, which brings high praise to the city today, was adopted after 20 years of quarrels, discussions and pressure. However, in Montreal, in 1986, the federal government decided to heed what was said in the public hearings and by the groups that were not directly linked to the federal Public Works Department and a few architecture firms, and since then, everybody is happy. In Quebec City, there was a construction boom along the waterfront because of the events of 1984. After that, there were some horrendous bankruptcies and then everybody wondered what had happened.

To my knowledge, there never was any inquiry to find out who had made these decisions. No lawsuits were launched and there were no penalties for those who had built such things on the waterfront. On the contrary, I would say that some of them were even promoted and are now able to influence construction along the Louise Basin, where they are building a 95–foot high structure, exactly where you have the Old Port terrasses. That's the building I am talking about.

M. Gouk: J'aimerais prendre la parole quelques instants afin de m'y retrouver, parce que je ne connais pas très bien les sites dont vous parlez. J'ai visité le port il y a longtemps de cela.

Est–ce que cela fait partie du port opérationnel dont nous parlons, ou s'agit–il de sites historiques adjacents?

M. Feininger: Cela fait partie du port opérationnel. Si je ne m'abuse, c'est là où accoste la plupart des paquebots de croisière, et c'est d'ailleurs là que les passagers embarquent et débarquent.

M. Gouk: Vous ne vous opposez donc pas à la modernisation, aux améliorations et tout le reste à ce site. . .

M. Feininger: Non.

M. Gouk: . . .tant et aussi longtemps que cela s'insère dans les fonctions d'un port?

M. Feininger: C'est exactement ce que nous disons. Nous voulons que le port reste opérationnel et ne devienne pas un nouveau Disneyland.

[*Texte*]

Mr. Naud: The central part of the port is now used for cruise ships. Very big cruise ships and bigger cruise ships—maybe 70,000 tonnes—may be coming in, so you need to put those ships somewhere.

But you also have a growing number of small cruise ships. Quite often those small cruise ships belong to local entrepreneurs. These small cruise ships also need to have wharves and basins, a place where they can operate their business.

On the one hand, it's typical that the cruise industry tries to establish a base in front of Quebec City, in front of the old Quebec. Everybody who is a cruise passenger wants to go there.

Then you have the power of urban developers, condominiums and those types, so you have competition.

• 1540

You also have over 1.5 million visitors and the old port is the outlet of lowertown Quebec City. When you live in lowertown you do not have any access to many swimming pools and to green space. So when you have some space in front of your city, it's very important space.

I have not talked about the new uses of the water that could eventually bring cleaner water. When you have a basin in the middle of a city, sometimes you could even use it for swimming. It has been done in a way in Montreal, and everybody goes to Montreal to see what they've done.

Mrs. Terrana: I have very brief questions. Did the Prime Minister answer your letter?

Mr. Feininger: No. Actually we sent it twice. We received answers from his press attaché each time. There were at at least two responses and the letter was forwarded to various ministers including Mr. Young, Mr. Dupuy and Mr. Dingwall. Yes, we received answers from those ministers, but not from Mr. Chrétien.

Mr. Terrana: At any rate he did his job.

I have another very brief question: how did you declare this a heritage area?

Mr. Feininger: I'm not sure of the politics involved—

Mrs. Terrana: Maybe that's another idea. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mrs. Terrana.

Gentlemen, thank you very much for your presentation.

Would the representatives of Groupe Océan Ltée come to the table.

Gentlemen, thank you for coming before the committee. I wonder if you could introduce yourselves to the committee and begin your brief. I notice it's rather lengthy.

Mr. Gordon Bain (President, Groupe Océan Ltée): They're in French and English.

The Chairman: All right.

[*Traduction*]

M. Naud: La partie centrale du port est maintenant réservée aux paquebots de croisière. De très gros navires de croisière et d'encore plus gros—peut-être de 70 000 tonnes—y accosteront, et vous avez donc besoin d'un endroit où mettre ces navires.

Mais il y a aussi un nombre croissant de petits navires de croisière. Très souvent, ces petits navires appartiennent à des entrepreneurs locaux. Ces petits navires de croisière ont aussi besoin d'appontements et de bassins, d'endroits où ils peuvent faire affaire.

D'une part, il est normal que l'industrie des navires de croisière veuille établir une base devant Québec, devant le Vieux-Québec. Tous les passagers de navires de croisière veulent y aller.

D'autre part, vous avez l'influence des promoteurs urbains, des bâtisseurs d'appartements en copropriété et autres, si bien qu'il y a concurrence.

Il y a également plus de 1,5 million de visiteurs et le Vieux-Port est la porte de sortie pour la basse-ville de Québec. Les résidents de la basse-ville n'ont pas accès à beaucoup de piscines ou d'espaces verts. Dans ce cas, quand on a de l'espace juste devant la ville, c'est très important.

Je n'ai pas parlé des nouvelles façons d'utiliser l'eau pour la rendre plus propre, éventuellement. Lorsqu'on a un bassin au milieu d'une ville, on pourrait même parfois y nager. On l'a fait d'une certaine manière à Montréal et tout le monde s'y rend pour voir ce qui a été fait.

Mme Terrana: J'ai de très brèves questions à poser. Le premier ministre a-t-il répondu à votre lettre?

M. Feininger: Non. Nous avons même envoyé la lettre deux fois. Nous avons reçu des réponses de son attaché de presse à chaque fois. Nous avons donc reçu au moins deux réponses et la lettre a été transmise à d'autres ministres, y compris M. Young, M. Dupuy et M. Dingwall. Oui, nous avons reçu des réponses de ces ministres, mais pas de M. Chrétien.

Mme Terrana: Il a fait son travail en tout cas.

J'ai encore une très brève question à poser. Comment êtes-vous parvenu à faire déclarer cet endroit site historique?

M. Feininger: Je ne suis pas certain des rouages de la politique qui sont entrés en jeu. . .

Mme Terrana: C'est peut-être une autre idée. Merci.

Le président: Merci, madame Terrana.

Messieurs, nous vous remercions beaucoup de votre exposé.

J'invite les représentants du Groupe Océan Ltée à venir à la table.

Messieurs, je vous remercie de comparaître devant le comité. Vous pourriez peut-être vous présenter aux membres du comité et commencer votre exposé. Je remarque qu'il est plutôt long.

M. Gordon Bain (président, Groupe Océan Ltée): Il est en français et en anglais.

Le président: Très bien.

[*Text*]

Mr. Bain: It's not lengthy.

The Chairman: We're asking our presenters for a 15–minute presentation followed by some questions. Thank you and please begin.

Mr. Bain: I am Gordon Bain, President of Groupe Océan. With me are Richard Bernier, vice–president, and Guy Trudeau, our consultant.

Messieurs du Comité permanent dea transports de la Chambre des communes du Canada, le 28 novembre 1994, quatre organismes du Port de Québec nous demandaient d'obtenir des renseignements sur la question de la privatisation du Port de Québec. Ces interrogations sont suscitées, d'une part, par le contenu des communications du ministre des Transports, l'honorable Young, au regard de la privatisation, identifiée comme l'objectif de l'État. C'était connu. Le ministre était précis. Il mentionnait les modes de transport aérien et maritime. D'autre part, cet objectif, par rapport au monde maritime, ne semble pas se traduire par des réalités sur le terrain, ni à Québec ni dans les autres villes. On a déjà accepté, pour les aéroports de Dorval et Mirabel, le transfert de leur gestion à une société des aéroports de Montréal. C'est le seul exemple à ce jour au Québec.

Les interrogations étaient donc: Qu'en est–il au bureau du ministre Young? Qu'en est–il au sein de l'administration à Ottawa? Qu'en est–il à Ports Canada? Qu'en est–il dans l'administration du Port de Québec? Qu'en pensent les utilisateurs? Qu'en pensent les services du Port? Qu'en pensent les autorités représentatives comme la ville de Québec, la Chambre de commerce? Quelles sont les tendances actuelles dans le monde maritime? Quelles sont les tendances des résultats d'exploitation? Quelles sont les tendances actuelles des volumes du Port? Quelles sont les longueurs des cycles de l'activité portuaire?

[*Translation*]

M. Bain: Il n'est pas long.

Le président: Nous demandons à nos témoins de faire un exposé de 15 minutes, suivi de questions. Je vous prie de commencer.

M. Bain: Je m'appelle Gordon Bain et je suis président du Groupe Océan. Je suis accompagné de Richard Bernier, vice–président, et de Guy Trudeau, notre expert–conseil.

Ladies and gentlemen of the Standing committee on Transport of the House of Commons of Canada, on november 28, 1994, four Quebec Port organizations asked us to research the issue of privatizing the Port of Quebec. Their interest and questions were sparked by, among other things, the statements by the Minister of Transport, the Honourable Doug Young, to the effect that the government had identified privatization as a goal to be pursued. It was a known fact. The Minister was specific. He mentioned air travel and sea transport. On the other hand, there was the absence of any actual follow–through to this objective as far as shipping was concerned, in Quebec City or elsewhere. Transfer of management responsibilities for Dorval and Mirabel airports to Aéroports de Montréal, a private company, has already been accepted. This has been the only example in Quebec to date.

The following questions were raised: what was happening at the Minister's office? What was happening within the department in Ottawa? What was happening at Ports Canada? What was happening with Port of Quebec management? What did users think of the plans? What did port services think of it? What did representatives of organizations such as the City of Quebec and the Chamber of Commerce think? What were the identifiable trends in shipping? What kind of operating results were being achieved? What was the trend in port volumes? How long were port business cycles?

• 1545

La recherche: Dans un premier temps, nous sommes entrés en communication avec le cabinet du ministre des Transports et nous avons obtenu les discours de la dernière année.

Dans un ancien discours et allocution, il déclare que la politique canadienne en matière de ports, d'aéroports, c'est d'aller aussi loin et aussi vite que possible dans le sens d'une privatisation, d'une commercialisation ou d'une dévolution des ports et des aéroports.

Les sociétés utilisatrices et les sociétés de services: Au sein de ces sociétés, nous constatons une vive préoccupation en ce qui a trait aux coûts de la main–d'oeuvre, aux frais payés à l'AEM, l'Association des employeurs maritimes, à la baisse du volume, à la décrépitude de certaines installations, à la faible compétitivité.

Devant cette réalité un peu sombre, les interrogations suivantes font surface: Pouvons–nous collectivement et individuellement contribuer à redresser la situation? Sommes–nous des hommes d'affaires et des hommes d'action condamnés à rester inactifs? À tout le moins, serait–il possible de connaître ce qui s'est passé à huis clos et serait–il possible de connaître aussi l'ordre du jour des principaux intéressés qui ont la responsabilité publique, à savoir le cabinet du ministre, l'administration du ministre, Ports Canada et le Port de Québec?

Research: We started by contacting the office of the Minister of Transport, which supplied us with copies of speeches given over the last year.

From these, it is clear that Canada's port and airport policy is to move as quickly and as far as possible toward port and airport privatization, commercialization or delegation of management responsibilities.

User companies and service corporations: Within these organizations, we noted great concern about the cost of labour, fees paid to MEA, the Maritime Employers Association, lower volumes, the dilapidated condition of certain facilities, poor competitiveness.

This rather sombre portrait has given rise to comments such as: Can we, collectively and individually, help turn things around? Despite being active, involved business people, are we condemned to inaction? At the very least, would it be possible to know what's going on behind closed doors, to know the agenda of key figures with public responsibilities, i.e. the Minister of Transport, Ports Canada and the Port of Quebec?

[*Texte*]

Ports Canada: Les informations obtenues indiquent que le dossier est complexe et qu'il est peu probable qu'une dévolution réelle, même partielle, s'opère à court ou à moyen terme.

On a mentionné la commande qu'a faite le ministre, le 6 décembre 1994, au Comité permanent de la Chambre des communes de procéder à une étude des problèmes maritimes au Canada et de soumettre son rapport avant l'été. On inclut dans l'examen des problèmes maritimes ceux du système portuaire actuel, de l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, de l'administration du pilotage et de la Garde côtière. On ne s'attend donc à aucun changement en 1995, car en même temps que le Comité se penchera sur la question de l'examen des problèmes maritimes, une équipe du ministre, la Direction des politiques maritimes, prépare une série de documents relatifs aux transferts à des entreprises privées ou parapubliques.

L'administration publique à Ottawa: Pour autant qu'il n'y ait pas de changement de loi, une dévolution peut et doit se faire. Il faut explorer diverses formules, et les orientations se préciseront. Grâce aux démarches du ministre Young et de son cabinet, démarches actives et nombreuses depuis l'été 1994, suite à la commission parlementaire de février-mars 1995, grâce aux orientations administratives subséquentes d'avril-octobre 1995, on devrait pouvoir identifier des créneaux à tout le moins de dévolution de la gestion au niveau local par une société mixte comprenant des administrateurs locaux et des gestionnaires locaux.

Le ministre est à la recherche d'un mécanisme simple qui puisse satisfaire aux besoins d'une gestion efficace et responsable. Par comparaison, voici les documents qui existent du côté politique aérien: avril 1992, *Backgrounders*; juillet 1994, *National Airport Policy*; juillet 1994, *Fundamental Principles*; juillet 1994, *Public Accountability Principles for Canadian Airport Authorities*; septembre 1994, *The CAA Airport Transfer Process*. Rien de cela n'existe du côté maritime.

Le Port de Québec: Nous n'avons eu aucune communication avec l'administration de la Société du Port de Québec. Dès le début de nos travaux, une forte réaction s'est faite sentir. Selon nos renseignements, le port ne semble pas être au fait d'un effort de privatisation ou de dévolution.

La présente recherche d'information a été considérée comme l'approximation du lèse-majesté. Le message sous-jacent était que les affaires du Port de Québec ne concernaient que les administrateurs et les gestionnaires en place et que le rapport annuel, dans sa transparence, suffit. Il est maintenu. La privatisation, ici ou à Ottawa, on ne la connaît pas.

• 1550

Les balises administratives: Malgré les déclarations de l'honorable Young, nous sommes assurés qu'il n'y a pas eu de traduction opérationnelle de ses politiques au niveau administratif à Ports Canada ou au Port de Québec. Bien plus, la communauté portuaire, les utilisateurs, les sociétés de services, les travailleurs, la communauté d'affaires, les communautés civiles sont encore à ce jour, pour la très grande majorité d'entre eux, dans l'ignorance des politiques de l'ordre du jour et du calendrier du ministre.

[*Traduction*]

Ports Canada: Indications were that the issue was complex and that there was little likelihood of any actual authority—even partial authority—being devolved in the short to medium term.

Mention was made that on December 6, 1994, the Department requested that the Standing Committee of the House of Commons look into shipping problems in Canada and submit its report by the summer. Included in shipping problems were the current port system, St. Lawrence Seaway management, and pilot and Coast Guard management. No changes are expected in 1995, since while the committee is looking into the issue and examining shipping problems, a departmental team—the Marine Policy Branch—will be preparing a series of documents on transfers to private enterprise or semi-private organizations.

Department of Transport in Ottawa: Provided no laws are changed, devolution can and must occur. Various formulas must be explored. The approaches will become clearer as action is taken by the Minister and his office (first action taken was in summer 94, and has been frequent since), following the parliamentary committee hearings in February/March 1995, in subsequent administrative guidelines, April to October 1995. If nothing else, these guidelines should provide a timeframe for transferring management control to mixed local enterprises made up of local administrators and managers.

The Department is seeking to identify simple mechanisms whereby the need for efficient, responsible management can be met. By way of comparison, the following is a list of papers on airports policy: April 1992, *backgrounders*; July 1994, *National Airports Policy*; July 1994, *Fundamental Principles*; July 1994, *Public Accountability Principles for Canadian Airport Authorities*; September 1994, *the CAA Airport Transfer Process*. Nothing of the kind is yet available on marine policy.

Port of Quebec: We have not been able to speak with management from the Quebec Port Corporation. A strong reaction was felt from the time of our first inquiries. According to our information, the Port is not aware of any efforts at privatization or devolution.

Our investigations were viewed as a form of "lese majesty". The underlying message was that Quebec Port operations only concerned its administrators and managers and that the annual report contained all the information we could need. The attitude was: "We haven't heard talk of privatization, either here or in Ottawa".

Administrative context: Despite the declarations of the honourable Minister, we have been assured that his policy statements have had no actual impact on how Ports Canada or Port of Quebec operations are being run. Even more notable is the fact that, still today, almost the entire Port community, i.e. the users, service corporations, workers, business community and civilian community, is unaware of the department's policies, agenda and schedule.

[*Text*]

Cet état de fait crée un triple malaise. Le monde portuaire est en réaction et vit une insécurité et une déstabilisation. Les utilisateurs et la communauté portuaire sont dans le noir. Toute tentative de connaître et de comprendre peut être considérée comme un jeu de coulisse déloyal.

La politique ministérielle demeure un inconnu. Les tensions politiques face au déficit, face aux réformes et face à la Constitution donnent aux acteurs un signal de *wait and see*.

Nul ne sait, faute de preuves et d'engagement, si la politique énoncée sera mise en oeuvre bientôt ou si elle sera oubliée en raison du remaniement du cabinet fédéral et de la nomination d'un autre ministre, d'un calendrier trop long, d'une élection, d'un barrage des intérêts en place de façon ouverte ou occulte. À tout le moins, les utilisateurs, les sociétés et les services, les travailleurs, la Chambre de commerce et la ville de Québec sont prêts à contribuer et à collaborer dans la mesure où il y a une révision des mécanismes de gestion dans le sens d'une plus grande efficience et d'une plus grande efficacité de tout en vue d'un progrès du port de la région de Québec.

La conclusion: Les choix qui s'offrent aux communautés d'affaires et civiles de Québec et de ses régions sont les suivants: ne rien faire collectivement; regrouper le plus grand nombre de participants sous une société ou organisme déjà existant, chambre de commerce, communauté urbaine de Québec, ville de Québec; ou créer, par exemple, la Société du port autonome de Québec, la SPAQ. Le mandat de ce groupe serait de faire l'analyse des données relatives au Port de Québec, de connaître de façon officielle les intentions du ministre et du gouvernement du Canada, d'étudier les avantages et les inconvénients de la prise en charge de parties ou de l'ensemble des responsabilités de la gestion du Port de Québec, de soumettre, s'il y a lieu et dans les meilleurs délais, une proposition au ministre.

Avantages et inconvénients: Ne rien faire collectivement laisse l'espace aux initiatives personnelles dans la région ou à l'extérieur de la région. Cette attitude permet surtout la mise en place de modèles de gestion coïncidant moins ou pas avec ceux de la région. La somme de ces intérêts régionaux comprend une meilleure gestion, une meilleure promotion, la création d'emplois dans la région, l'autonomie nécessaire au progrès et au développement de la région et de ses industries. L'inverse permet la prise en compte de l'intérêt externe de la région de Québec, peut–être au détriment de celle–ci, l'assujettissement du Port de Québec à des intérêts ne coïncidant pas avec ceux de la région, même allant à l'encontre de ceux–ci et l'exclusion d'une partie ou de l'ensemble des groupements régionaux.

Les recommandations: En conséquence, nous proposons à votre Comité, dans ses recommandations au ministre, de lui demander de poursuivre ses efforts en vue de rationaliser l'administration ou la gestion des ports canadiens, de favoriser dès maintenant la privatisation des grands ports maritimes, de favoriser systématiquement l'association des autorités municipales et régionales ainsi que de la chambre de commerce locale à l'administration et à la gestion des ports, de favoriser la

[*Translation*]

This situation has created a triple malaise. The port world is insecure, destabilized and being forced to react to events. Users and the port community are in the dark. Any attempt to know or understand can be interpreted as backroom maneuvering.

The Department's policy remains unknown. A "wait and see" attitude has developed among stakeholders on account of our current deficit, reform and constitution–related political tensions.

With no proof or commitments to go by, nobody knows whether the stated policy will be implemented soon, or simply forgotten because of a federal Cabinet shuffle and the appointment of a new minister, a timetable that was too lengthy, an election, and obstruction, whether overt or hidden, by vested interests. In any event, users, companies and services, workers, the Chamber of Commerce and the City of Quebec are ready to contribute and cooperate so long as management practices are updated to achieve greater efficiency and productivity, thereby enabling the Port and the Quebec City area to make progress.

Conclusion: The choices are open to the business community and residents of Quebec City and are the following: take no collective action; bring together the largest possible number of participants in a newly created corporation or organization (Société du port autonome de Québec—SPAQ) or one that already exists (Chamber of Commerce, Quebec Urban Community, City of Quebec). The group's mandate would be to analyze the Port of Quebec's figures, get an official policy statement from the Minister and the Government of Canada, study the advantages and disadvantages of taking over some or all of the management duties at the Port of Quebec, and if appropriate, submit a proposal to the Minister as soon as possible.

Advantages and Disadvantages: If nothing is done as a group, initiative will be left up to individuals, both here and outside the region. The drawback to this approach is that management models may be adopted that are less appropriate, or not at all appropriate, for the region. Regional interests, in a nutshell, include better management, better promotion, job creation in the area, the independence required to stimulate growth and development in the region and its industries. If no regard is given to them, interests external to the Quebec City area will be addressed (possibly to the detriment of local interests), the Port of Quebec will be tied to interests that do not coincide with local interests (and may even be contrary to them) and some, or all, local groups will be excluded.

Recommendations: Consequently, we propose that your committe, in its recommendations to the Minister: request that he pursue his efforts to streamline management functions at Canadian ports; call immediately for the privatization of big seaports; systematically encourage municipal and regional authorities as well as local chambers of commerce to join forces for the purposes of port management; call for local and regional task forces to be set up to arrange for transfer of responsibilities

[*Texte*]

mise en place de groupes de travail locaux et régionaux afin de permettre le transfert des responsabilités vers les communautés locales et régionales. Il faut lui demander de mettre à la disposition de ces groupes de travail locaux et régionaux des ressources humaines et matérielles, ainsi que les dossiers et documents pertinents requis pour la bonne compréhension du dossier. Il faut identifier quelques ports, dont celui de Québec, d'où un cas pilote serait lancé.

Enfin, il faut réexaminer la structure des taux et des tarifs pratiqués par l'Association des employeurs maritimes et son rôle dans les activités de manutention dans les ports canadiens. Merci, monsieur.

[*Traduction*]

to local and regional communities; request that he provide these local and regional task forces with the human resources and material resources (files, relevant documentation) they need to gain a clear understanding of the issue; identify several ports, including Quebec City, to be developed as case studies.

Finally, the minister must reexamine MEA's (Maritime Employers Association) rate structures and its role in dock handling at Canadian ports. Thank you, Mr. Chairman.

• 1555

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Thank you, Mr. Bain. Do any of your colleagues want to make statements with respect to your submission?

Will you explain who Groupe Océan Ltée is? You named it and you named the members, but we don't know what your function is and what your genesis is.

Mr. Bain: Groupe Océan here in the port of Quebec operates tugboats and we dock anyone who needs docking. We're not an obligatory service. We also offer this service at other ports in the St. Lawrence.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): On a matter of privilege, Mr. Fontana.

Mr. Fontana: Just so that we set the record straight in terms of what's in your brief, first of all the minister does not have a policy. In fact, the job of this committee is to hear from people their ideas with regards to policy. Any notion that there is a policy being worked on behind the scenes by the minister, in the absence of what these committees do, I think we should clarify that this is not the case at all.

Mr. Bain: It was not by the minister. We find what the minister is doing is perfect.

Mr. Fontana: Your report indicated that you think there is a policy out there and you want it—

Mr. Bain: Not the minister; we put the minister apart on this.

Mr. Fontana: Well, you keep saying the minister.

Mr. Bain: The only thing we're following is the intention that he speaks of when he does his speeches. That's all.

Mr. Fontana: Yes, and that's why we're doing this, in order to look at a new system.

Just so that we don't leave Quebec City with any notion, I think it would be fair to say that privatization of the port of Quebec or any nationally significant port is completely out of the question. Leave that to rest. The minister has always talked about commercialization, and there is a very, very big difference between commercialization and privatization.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): I have one other point of clarification. On page 3 of the English version of your brief, the last paragraph talks about the airports. . .namely the private company. When I went to law school I took the civil code, and I can't recall under the corporate structure whether you have what is analogous in the common law to a not–for–profit corporation.

Le vice–président (M. Comuzzi): Merci, monsieur Bain. Vos collègues ont–ils des déclarations à faire au sujet de votre mémoire?

Voulez–vous expliquer en quoi consiste le Groupe Océan Ltée? Vous l'avez nommé et vous avez nommé vos membres, mais nous ne savons pas quelles sont vos fonctions et votre histoire.

M. Bain: Le Groupe Océan offre dans le port de Québec un service de remorqueurs, aidant tous les navires qui en ont besoin à accoster. Notre service n'est pas obligatoire. Nous offrons aussi le même service dans d'autres ports du Saint–Laurent.

Le vice–président (M. Comuzzi): M. Fontana veut invoquer une question de privilège.

M. Fontana: Je tiens seulement à rétablir les faits, quant à ce que vous dites dans votre mémoire; premièrement, le ministre n'a pas de politique. De fait, la tâche du comité consiste à recueillir les opinions des gens au sujet d'une politique éventuelle. Au cas où quelqu'un penserait que le ministre a déjà adopté une politique dans les coulisses, sans tenir compte des travaux du comité, je pense que nous devons préciser que ce n'est pas du tout le cas.

M. Bain: Nous ne parlions pas du ministre. Ce que fait le ministre nous semble parfait.

M. Fontana: D'après votre mémoire, vous pensez qu'il y a déjà une politique et vous voulez. . .

M. Bain: Non nous ne disons pas que c'est le ministre, nous ne l'avons pas mis en cause.

M. Fontana: Eh bien, dans votre mémoire, vous faites toujours allusion au ministre.

M. Bain: Nous cherchons seulement à voir les intentions qui se manifestent dans ses discours. C'est tout.

M. Fontana: Oui, et c'est pourquoi nous avons entrepris ces travaux, nous voulons envisager un nouveau régime.

Pour éviter tout malentendu à Québec, je pense qu'il est juste de dire que la privatisation du Port de Québec ou de tout port d'importance nationale est absolument hors de question. Enterrez bien cette idée. Le ministre a toujours parlé de commercialisation et il existe une énorme différence entre commercialisation et privatisation.

Le vice–président (M. Comuzzi): J'ai une autre précision à vous demander. À la page 3 de votre mémoire, vous parlez des aéroports au dernier paragraphe. . . notamment de la société privée. J'ai étudié le Code civil à la faculté de droit et je n'arrive pas à me rappeler si vous avez dans la structure corporative quelque chose d'analogue à une société à but non lucratif au sens du droit coutumier.

[*Text*]

Mr. Guy Trudeau (Consultant, Groupe Océan Ltée): There is not for profit.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Not for profit. . .that's really a corporation that's designed not for profit and to be operated in the private interests. Is this what you mean by the—

Mr. Trudeau: Yes.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): So we could kind of scratch that out and say not–for–profit, private corporation.

Mr. Trudeau: Exactly.

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Thank you. Mr. Guimond.

M. Guimond: Dans le même ordre d'idées, à la page 7 de la version française, au dernier paragraphe, vous n'accusez pas nécessairement le ministre lui–même. Vous avez assez accusé. Premièrement, je veux vous dire que j'adore le ton de votre mémoire. Vous présentez les choses de façon claire et vous envoyez l'information de façon brute mais vraie. En tout cas, je veux seulement vous dire que j'apprécie énormément le ton et le style de votre mémoire.

Pour répondre à la question de M. Fontana, vous avez dit que ce n'est pas nécessairement le ministre que vous vouliez viser. Vous protégez le ministre, car vous l'avez écrit. . .

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Mr. Guimond, I remind you that we're on five minutes, so you had better get to your question.

M. Guimond: Vous dites qu'en même temps que le Comité se penchera sur la question de l'examen des problèmes maritimes, une équipe du ministre, la Direction des politiques maritimes, prépare une série de documents relatifs aux transferts à des entreprises privées. D'où tenez–vous cette information–là?

M. Bain: C'est ça.

M. Guimond: Vous l'avez eue?

M. Bain: Oui.

M. Guimond: Vous ne voulez pas nous dire d'où elle provient, mais vous avez eu cette information–là de source bien éclairée, à savoir que tout cela se ferait en parallèle.

M. Bain: C'est bien ça.

M. Guimond: En parallèle avec les activités de notre Comité, et les autres vont suivre.

• 1600

The Vice–Chairman (Mr. Comuzzi): Mr. Trudeau, you'd like to respond to that?

Mr. Trudeau: Please, Mr. Chairman.

What we heard from our correspondents in Ottawa was they are preparing scenarios so that when your committee answers to the minister and makes recommendations to the minister, they will be in some form ready to go ahead with whatever implementations you will have suggested. From what we know, they are working on diverse scenarios in terms of possibilities of ranges.

[*Translation*]

M. Guy Trudeau (expert–conseil, Groupe Océan Ltée): Il existe des sociétés à but non lucratif.

Le vice–président (M. Comuzzi): À but non lucratif. . . c'est en réalité une société conçue sans but lucratif et pour être gérée en fonction d'intérêts privés. Est–ce ce que vous entendez par la. . .

M. Trudeau: Oui.

Le vice–président (M. Comuzzi): Vous pourriez donc biffer cela et parler d'une société privée à but non lucratif.

M. Trudeau: Exactement.

Le vice–président (M. Comuzzi): Merci. Monsieur Guimond.

Mr. Guimond: Similarly, on page 7 of your brief, in the last paragraph, you do not necessarily accuse the Minister himself. You have made enough accusations. First of all, I want to tell you that I loved the tone of your brief. You present things clearly and you put out information in a rough but correct way. At any rate, I only want to say that I greatly appreciated the tone and style of your brief.

In answer to Mr. Fontana's question, you said that you were not necessarily targetting the Minister. You are protecting the Minister, because you wrote. . .

Le vice–président (M. Comuzzi): Monsieur Guimond, je vous rappelle que vous avez droit à cinq minutes; vous feriez donc mieux de poser votre question.

Mr. Guimond: You say that while the committee is looking into the issue and examining shipping problems, a departmental team—the Marine Policy Branch—will be preparing a series of documents on transfers to private enterprise. Where did you get that information?

Mr. Bain: That's it.

Mr. Guimond: You got it?

Mr. Bain: Yes.

Mr. Guimond: You don't want to tell us where it came from, but you got that information from a well informed source, to the effect that all that would be done at the same time.

Mr. Bain: Exactly.

Mr. Guimond: At the same time as the work of our committee, and the others will follow.

Le vice–président (M. Comuzzi): Monsieur Trudeau, voulez–vous répondre à cela?

M. Trudeau: S'il vous plaît, monsieur le président.

Nos correspondants à Ottawa nous ont dit qu'il préparaient des scénarios, afin que lorsque votre comité répondra au ministre en lui faisant des recommandations, ils soient prêts d'une certaine manière à mettre en oeuvre vos recommandations. D'après ce que nous savons, ils élaborent divers scénarios tenant compte d'une gamme de possibilités.

[*Texte*]

M. Guimond: À la recommandation 6 de votre mémoire, à la page 14, vous dites que le Port de Québec pourrait être un cas pilote. C'est intéressant. Je pourrais peut–être reprendre ultérieurement cet argument–là ou même en discuter avec le ministre, mais j'aurais besoin de savoir un peu plus pourquoi le Port de Québec serait un bel exemple de cas pilote.

M. Bain: Selon moi, le Port de Québec va tellement mal qu'il me semble que ce serait une place idéale. On ne peut faire pire que cela; on peut seulement faire mieux.

Le problème de la main–d'oeuvre est en train de nous tuer, littéralement et physiquement.

Mr. Gouk: Gentlemen, thank you for your presentation and also for having one I can follow. It does help, in listening to you, to be able to do that.

When we did the airport study we pretty well knew, before someone sat down, essentially what they were going to say, because we knew where they came from. We got that sameness everywhere we went. Here we're getting quite a variation. It makes it a little more interesting.

I have just one question on your recommendations, on number two. You call for the immediate privatization of big sea ports. What would you propose for the balance?

Mr. Bain: Do you mean the minor ports—the smaller ones?

Mr. Gouk: I mean anything not covered by your definition of big sea ports.

Mr. Bain: You have about five big sea ports, you have about forty you can administer regionally, and the other three hundred and something, throw them out. Is that clear?

Mr. Gouk: Very.

Mr. Bain: Thank you very much.

Mr. Gouk: Thank you.

The Chairman: I wasn't going to ask if he could be more succinct and tell us how he really feels.

Some hon. members: Oh, oh!

The Chairman: Mr. Fontana.

Mr. Fontana: I'd like to go to the recommendations, if I could. Part of what this committee tries to do is look at ways to make our ports much more efficient. I know you've just said in terms of classifications that there are five major ports, forty regionally significant ports and three hundred—

Mr. Bain: It's because they make their own money and they're viable.

Mr. Fontana: Why don't you wait and let me ask you the question?

Mr. Bain: Okay.

Mr. Comuzzi: He's been watching too much of the O.J. trial.

[*Traduction*]

Mr. Guimond: In recommendation 6 of your brief, on page 14, you say that the Port of Quebec City could become a case study. That is interesting. I could come back later to that argument or even discuss it with the Minister, but I would need to know a little better why the Port of Quebec City would be a good example for a case study.

Mr. Bain: In my opinion, the Port of Quebec City is in such a bad shape that it seems to me it would be an ideal place for it. No one can do any worse, one can only do better.

The labour problem is killing us, literally and physically.

M. Gouk: Messieurs, je vous remercie de votre exposé et d'avoir présenté un mémoire que je peux suivre. C'est utile de pouvoir le faire en vous écoutant.

Lors de notre étude des aéroports, nous savions assez bien ce que les témoins allaient dire essentiellement, avant même qu'ils prennent place, parce que nous connaissions leurs points de vue. Nous avons vu la même chose partout où nous sommes allés. Ici, les choses sont vraiment différentes. C'est un peu plus intéressant.

J'ai seulement une question à poser au sujet de vos recommandations et elle porte sur la deuxième. Vous demandez qu'on favorise dès maintenant la privatisation des grands ports maritimes. Que proposez–vous pour les autres?

M. Bain: Voulez–vous parler des ports secondaires. . . des petits ports?

M. Gouk: Je veux parler de tous les ports qui n'entrent pas dans votre définition des grands ports maritimes.

M. Bain: Il y a environ cinq grands ports maritimes, il y en a une quarantaine qu'on peut administrer au niveau régional et quant aux quelque trois cents autres, éliminez–les tout simplement. Est–ce clair?

M. Gouk: Très clair.

M. Bain: Je vous remercie beaucoup.

M. Gouk: Merci.

Le président: J'allais lui demander s'il pouvait être plus succinct et nous dire ce qu'il pense vraiment.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Monsieur Fontana.

M. Fontana: J'aimerais passer aux recommandations, si vous le permettez. Une partie de la tâche de notre comité consiste à trouver des moyens de rendre nos ports beaucoup plus efficaces. Vous venez de dire, je le sais, qu'il y a cinq grands ports, quarante ports importants pour leurs régions et trois cents. . .

M. Bain: C'est parce qu'ils sont lucratifs et viables.

M. Fontana: Pourquoi n'attendez–vous pas que je vous pose la question?

M. Bain: Très bien.

M. Comuzzi: Il regarde trop souvent le procès d'O.J.

[*Text*]

Mr. Fontana: Your recommendation numbers one, three and four talk about better efficiencies in the system. I'll ask you about number seven in a minute, because you mentioned it when you said that for the Port of Quebec the labour's killing you.

Your book doesn't talk at all about pilotage, coast guards or the overall operation, other than a corporate structure that you think could make it a heck of a lot better. You indicated that you run a business. Do you have any views on some of those efficiencies that can be had in the whole system?

• 1605

Mr. Bain: Which one would you like me to start with?

Mr. Fontana: You didn't provide anything other than a structure.

Mr. Bain: The coast guard?

Mr. Fontana: The coast guard, sure.

Mr. Bain: The coast guard could be run more efficiently at 25% of the cost just by staying the Canadian Coast Guard. You wouldn't have to give any of the cost back to the people or anybody else. You have abuse, terrible abuse. It's unbelievable. I hate to give you any examples. If you want to talk about the coast guard, after that you have pilotage.

I've travelled just about any port recently that you can talk about. We're looking for the most dangerous ports in the world because we have ice problems and stuff like that. The port of Quebec is one of the most dangerous ports there is. If you don't need the pilot here, you don't need him anywhere. They'll throw them out all over the world. We really need them, yes, definitely.

What else would you like to talk about?

Mr. Fontana: Well, in your recommendation number 7 you say re–examine the MEA structures. I know that's come up a number of times; perhaps you can clarify that.

Mr. Bain: Would you like to hear my views on the MEA? Right now at the MEA we're giving guarantees for people who are staying home all week and refusing to come in to work. They will only come in and work on the weekend. All week they get their pay and then on the weekend they can get double pay and triple pay and four times their pay, and up to about $160 an hour on Sunday on overtime.

People don't think that's a problem. The more and more we pay these people, the more it's going to cost per tonne to bring traffic into the port of Quebec and that's it; we're not going to get any more traffic. Anyway, we don't have any more traffic in the port. Besides Ultramar right now, the rest is just about nil. We don't have it.

As far as the MEA itself, it is supposed to fight this out for us and it is supposed to be the employer right now. We're just supposed to stand by. I'm talking about the people who use them, like Logistec. They're doing a very bad job.

[*Translation*]

M. Fontana: Vos recommandations numéro un, trois et quatre parlent d'une meilleure efficacité du réseau. Je vais vous poser dans un instant une question au sujet de la recommandation sept, car vous l'avez mentionnée lorsque vous avez dit que le problème de la main–d'oeuvre au Port de Québec était en train de vous tuer.

Votre mémoire ne parle pas du tout du pilotage, de la Garde côtière ou de l'ensemble des activités, sauf pour dire qu'une structure corporative pourrait à votre avis réussir beaucoup mieux. Vous avez dit que vous dirigiez une entreprise. Avez–vous des idées sur des moyens qui pourraient améliorer l'efficacité de l'ensemble du système?

M. Bain: Par où voulez–vous que je commence?

M. Fontana: Vous n'avez rien suggéré d'autre qu'une structure.

M. Bain: Par la Garde côtière?

M. Fontana: Très bien, par la Garde côtière.

M. Bain: On pourrait administrer la Garde côtière plus efficacement, à 25 p. 100 du coût, en faisant simplement payer les services de la Garde côtière canadienne. Les contribuables ou quelqu'un d'autre n'aurait plus à en faire les frais. Il y a de l'abus, énormément d'abus. C'est incroyable. Je préférerais ne pas vous donner d'exemples. Voilà pour ce qui est de la Garde côtière, nous pourrions ensuite parler du pilotage.

Dernièrement, je suis allé dans presque tous les ports dont vous avez parlé. Il s'agit des ports les plus dangereux au monde, à cause des glaces et d'autres problèmes de cette nature. Le Port de Québec est l'un des plus dangereux qui soit. Si l'on n'a pas besoin de pilotes ici, on n'en a besoin nulle part. On les éliminera partout dans le monde. Nous en avons vraiment besoin, en effet, sans aucun doute.

De quel autre sujet voulez–vous parler?

M. Fontana: Eh bien, dans la recommandation 7, vous parlez de réexaminer la structure des taux de l'Association des employeurs maritimes (AEM). Je sais qu'il en a été question à plusieurs reprises; vous pourriez peut–être m'expliquer ce que vous voulez dire.

M. Bain: Voulez–vous entendre mes opinions sur l'AEM? Présentement, à l'AEM, nous garantissons le salaire de travailleurs qui restent chez eux toute la semaine et refusent de venir travailler. Ils ne viennent travailler qu'en fin de semaine. Ils sont payés toute la semaine et en fin de semaine, ils reçoivent un taux double, triple et quadruple, recevant environ 160$ l'heure en surtemps le dimanche.

Les gens ne pensent pas que c'est un problème. Plus nous payons ces travailleurs, plus il en coûtera par tonne pour amener des cargaisons au port de Québec, c'est indubitable; nous n'arriverons pas à attirer plus de navires. Quoi qu'il en soit, nous n'avons plus vraiment de trafic dans le port. À part Ultramar, à l'heure actuelle, le reste est à peu près nul. Nous n'en n'avons pas.

En ce qui concerne l'AEM même, elle est censée prendre notre défense et constituer l'employeur présentement. Nous sommes supposés attendre à ne rien faire. Je veux parler des gens qui ont recours à ces services, comme Logistec. Ils font un très mauvais travail.

[*Texte*]

Mr. Fontana: Surely, though, what you were saying about certain people is the exception but not the rule with regard to the longshoremen. Are you suggesting that's the rule or is it the exception that there are some who won't come in during the week and only want to work on weekends? Is that the exception? I hope that's what you're saying.

Mr. Bain: No, I didn't say that. I didn't say it was the exception.

The Chairman: You said it happened all the time.

Mr. Bain: I believe it's happening all the time, yes.

Mr. Fontana: I think if you had some documentation you could share with us, some of these—

Mr. Bain: I'm sorry, I didn't prepare this. You asked me my opinion on the MEA and I gave it to you, but I didn't prepare this. If you want me to prepare something for you on something different, I'd be happy to do it, and you'd be surprised.

Mr. Fontana: Our mandate, given to us by the minister, is to look at all aspects of marine law, marine operations, to see how we can ensure that we have the best competitive, efficient system. That means looking at the issue of governance, whether or not it should be crown corporations, not–for–profit corporations, local port corporations, or what have you, and how to make the ports function better. We're looking at that as well as at the coast guard, the Pilotage Authority, and the St. Lawrence Seaway.

Hopefully at the end of this whole process this committee will make recommendations to the minister and to the government that will improve our marine industry and all the people, the stakeholders associated with it, because it's a very important industry to this country. Just like rail or air transportation is important to this country, so is marine transportation; hence we have a lot of work to do.

If we're going to do a job, I think this committee is determined to do the job right, once and for all. There is a number of issues that have not been tackled for the past ten to fifteen years, and this committee is serious about getting down to work and essentially addressing all the issues so we can fix the system once and for all. I'm sure the committee would like to see any information you can give us from your vantage point.

Mr. Bain: I think there's someone else giving a paper today who will speak of the MEA. I think it will clarify the subject.

• 1610

The Chairman: Just as a supplementary, when you talk about abuse in the system, and in particular what you've just addressed on the subject, would you classify the abuse in the longshoremen, etc., as high, medium or low?

Mr. Bain: Abuse is high and the number one problem.

[*Traduction*]

M. Fontana: Sûrement, mais ce que vous disiez au sujet de certains travailleurs est l'exception plutôt que la règle, dans le cas des débardeurs. Dites–vous que c'est la règle ou est–ce l'exception? Dites–vous que certains refusent de travailler pendant la semaine, n'acceptant de travailler qu'en fin de semaine? Est–ce l'exception? J'espère que c'est ce que vous dites.

M. Bain: Non, ce n'est pas ce que j'ai dit. Je n'ai pas dit que c'était l'exception.

Le président: Vous avez dit que cela se produisait tout le temps.

M. Bain: Je crois que cela se produit tout le temps, en effet.

M. Fontana: Je pense que si vous pouviez nous fournir des documents à l'appui, certains de ces. . .

M. Bain: Je suis désolé, mais je n'en n'ai pas préparé. Vous m'avez demandé mon opinion sur l'AEM et je vous l'ai donnée, mais je ne m'y étais pas préparé. Si vous voulez que je prépare un document sur un autre sujet, je serai heureux de le faire, et vous serez surpris.

M. Fontana: Le mandat que nous a confié le ministre est d'examiner tous les aspects du droit maritime, des activités maritimes, afin de voir comment nous pourrions faire en sorte d'avoir le meilleur réseau, le réseau le plus concurrentiel et efficace. Cela signifie que nous examinerons la question de la gérance, que ce soit par des sociétés d'État, des sociétés à but non lucratif, des sociétés portuaires locales, ou quoi que ce soit d'autre, et nous allons chercher aussi comment mieux faire fonctionner les ports. Nous examinons tout cela en plus de la Garde côtière, l'administration du pilotage et la voie maritime du Saint–Laurent.

Nous espérons qu'à la fin de tout ce processus, le comité fera au ministre et au gouvernement des recommandations qui permettront d'améliorer notre secteur maritime et la situation de tous les intéressés, de tous les intervenants dans ce secteur, car il est très important pour le pays. Le transport maritime est tout aussi important pour le pays que le transport ferroviaire ou le transport aérien; nous avons donc beaucoup de pain sur la planche.

Devant cette tâche qui lui est confiée, je pense que le comité est déterminé à la faire correctement, une fois pour toutes. Un certain nombre de questions n'ont pas été abordées au cours des 10 ou 15 dernières années et le comité est déterminé à se mettre à la tâche et à s'attaquer à toutes les questions en jeu, afin de remettre en état le réseau une fois pour toutes. Je suis persuadé que les membres du comité aimeraient voir tous les renseignements que vous pourriez nous fournir d'après votre expérience.

M. Bain: Je pense que d'autres témoins vous parleront aujourd'hui de l'Association des employeurs maritimes. Vous pourrez ainsi mieux comprendre la question, je pense.

Le président: J'ai seulement une question supplémentaire à poser. Vous avez parlé d'abus, et dans le cas particulier que vous venez d'aborder, qualifieriez–vous ceux qui sont commis par les débardeurs et d'autres d'importants, de moyens ou d'insignifiants?

M. Bain: Les abus sont importants et constituent le principal problème.

[*Text*]

The Chairman: Mr. Bain, do you have figures, backup evidence, all this stuff you can provide to this committee to demonstrate the high level of abuse that takes place?

Mr. Bain: Someone else will do this.

The Chairman: Today?

Mr. Bain: I think so.

The Chairman: I have only two people left.

Mr. Bain: That's one of the two.

The Chairman: But you're the one making the allegation.

Mr. Bain: No, he asked me a question. If I had presented my paper on this, it would be a pleasure for me to present all the information. He asked me my opinion. I gave him my opinion. If he wanted me to classify it, I might do it.

The Chairman: Having given your opinion, would you be prepared to submit to this committee examples of why you say the abuse is high?

Mr. Bain: Yes. Would you like me to produce them in writing?

The Chairman: That would be marvellous. If you produce it to us within the next couple of weeks, that would be fine.

Mr. Bain: That would be a pleasure. Who do I address them to?

The Chairman: The clerk of the committee, so that it can be circulated amongst the members of the committee.

Mr. Bain: It would be a pleasure.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Bain. I appreciate it.

Mrs. Terrana, do you have another question?

Mrs. Terrana: First of all, when you talk about abuse in the AEM, as you call it here, is it just in this area or is it across the country?

Mr. Bain: I'm going to talk to you about the area I know about, which is the St. Lawrence. Anything that the AEM or MEA touches on the St. Lawrence is a catastrophe.

Mrs. Terrana: The other thing I was interested in is that you said in recommendation 3, did you have any discussion with the chambers of commerce and the city regarding. . .?

Mr. Bain: Unofficially, yes. Unofficially but positively.

Mrs. Terrana: So it has been positive. The answer of these organizations has been—

Mr. Bain: Unofficially, yes, but very positive.

The Chairman: Are there any other questions?

Gentlemen, thank you very much for your presentation and your frankness to this committee. We appreciate it.

By no small coincidence, could it be the Quebec Stevedoring Co. Ltd. that's up next in our committee that might be able to supply us with more detail? Mrs. Johanne Lapointe, is that correct?

[*Translation*]

Le président: Monsieur Bain, avez–vous des chiffres, des preuves concrètes, des documents que vous pourriez remettre au comité afin de démontrer qu'il y a des abus importants?

M. Bain: Quelqu'un d'autre le fera.

Le président: Aujourd'hui?

M. Bain: Je le crois.

Le président: Il ne reste que deux témoins sur ma liste.

M. Bain: C'est l'un des deux.

Le président: Mais c'est vous qui avez fait l'allégation.

M. Bain: Non, il m'a posé une question. Si j'avais présenté mon mémoire sur cette question, j'aurais été heureux de vous donner tous les renseignements à ma disposition. Il a demandé mon opinion et je la lui ai donnée. Si vous voulez que j'ajoute des précisions, je peux le faire.

Le président: Puisque vous avez donné votre opinion, seriez–vous disposé à fournir au comité des exemples démontrant pourquoi vous pouvez dire que les abus sont importants?

M. Bain: Oui. Voulez–vous que je vous les donne par écrit?

Le président: Excellent. Ce serait très bien si vous pouviez nous les faire parvenir d'ici environ deux semaines.

M. Bain: Je serais heureux de le faire. À qui dois–je les adresser?

Le président: À la greffière, afin que nous puissions les faire distribuer aux membres du comité.

M. Bain: Je serais heureux de le faire.

Le président: Je vous remercie, monsieur Bain. Je vous en suis reconnaissant.

M^me^ Terrana, avez–vous une autre question à poser?

Mme Terrana: Premièrement, quand vous parlez d'abus au sein de l'association que vous appelez l'AEM, est–ce seulement dans cette région ou est–ce généralisé dans le pays?

M. Bain: Je vais vous parler du secteur que je connais, c'est–à–dire celui du St–Laurent. Tout ce que touche l'AEM, ou la MEA en anglais, sur le St–Laurent tourne à la catastrophe.

Mme Terrana: L'autre chose qui m'intéresse est ce que vous dites à la recommandation 3; avez–vous discuté avec des représentants de la Chambre de commerce et de la ville. . .?

M. Bain: Officieusement, oui. Officieusement, mais positivement.

Mme Terrana: Les discussions ont donc été positives. La réponse des représentants de ces organismes a été. . .

M. Bain: Officieusement, oui, mais de façon très positive.

Le président: Quelqu'un d'autre a–t–il des questions à poser?

Messieurs, nous vous remercions de votre exposé et nous apprécions votre franchise envers le comité.

Se pourrait–il que, par hasard, nos prochains témoins, qui représentent la Compagnie d'Arrimage de Québec Ltée, soient en mesure de nous fournir plus de détails? Madame Johanne Lapointe, n'est–ce pas?

[*Texte*]

Mrs. Johanne Lapointe (Vice–President, Communications, Quebec Stevedoring Co. Ltd.): Yes, it is.

The Chairman: Welcome to the committee, Mrs. Lapointe. With you is. . .

Mrs. Lapointe: Denis Dupuis.

The Chairman: We look forward to your presentation. Please begin when you feel comfortable.

M. Denis Dupuis (président, Compagnie d'arrimage de Québec Ltée): Notre document s'intitule «Vers une stratégie maritime nationale innovatrice».

Au nom de la Compagnie d'arrimage de Québec Ltée, j'aimerais tout d'abord débuter ma présentation en félicitant le gouvernement fédéral de cette approche consultative en vue de réformer la politique du secteur maritime et chercher des façons de revaloriser la compétition dans ce secteur.

De plus, j'aimerais remercier tous les membres du Comité pour le temps et les efforts qu'ils vont investir à rencontrer les groupes d'intérêt en vue de comprendre les problèmes et les défis auxquels le secteur est confronté.

Notre compagnie entend participer très activement, au cours des prochains mois, à toutes les discussions qui s'amorcent. Au cours des prochaines minutes, j'aimerais vous présenter nos suggestions sur ce que nous croyons être quelques–unes des étapes que le gouvernement devrait emprunter pour restructurer le secteur portuaire canadien.

La rédaction d'un mémoire complet sur nos vues est en voie d'être terminée. Il sera acheminé au Comité pour étude au cours des prochaines semaines.

J'aimerais, premièrement, dire quelques mots sur notre entreprise. Fondée en 1978, la Compagnie d'arrimage de Québec Ltée s'est développée jusqu'à devenir l'une des plus importantes compagnies d'arrimage sur la côte est canadienne.

[*Traduction*]

Mme Johanne Lapointe (vice–présidente, Communications, Compagnie d'Arrimage de Québec Ltée): Oui, c'est bien cela.

Le président: Bienvenue au comité, madame Lapointe. Vous êtes accompagnée. . .

Mme Lapointe: . . .de Denis Dupuis.

Le président: Nous avons hâte d'entendre votre exposé. Commencez quand vous serez prêts.

Mr. Denis Dupuis (President, Quebec Stevedoring Co. Ltd.): Our brief is entitled ''Towards an Innovative National Maritime Strategy''.

On behalf of the Québec Stevedoring Co. Ltd., I would just like to begin by applauding the Government of Canada for initiating this consultative approach to the reform of maritime sector policy and to the search for ways to enhance the sector's competitiveness.

Moreover, I would like to thank every committee member for the time and effort they will invest in meeting with sector stakeholders in pursuit of a new and broader understanding of the issues and challenges facing the sector.

My company, in particular, looks forward to being an active participant in the full range of discussions conducted in the next few months. In the next few minutes, I would like to present you with our company's suggestions on what we believe are some of the steps the government should take to revamp Canada's ports sector.

A full, written report of our views is still in progress, and will be sent to the committee for study within the next couple of weeks.

First, I would to say a few words on our company. Founded in 1978, the Québec Stevedoring Co. Ltd. has grown into one of the most significant stevedoring firms in eastern Canada.

• 1615

En 1985, elle s'associait avec le Groupe Desgagnés pour former Terminaux portuaires du Québec qu'elle administre et qui opère dans différents ports du Québec, dont le terminal de Grande–Anse, à Chicoutimi, Côte–Sainte–Catherine, Sorel, sous le nom de Services de quai Fagen, Bécancour, Portneuf, Pointe–au–Pic, Gros–Cacouna, Rimouski, Matane, Gaspé, Sept–Îles et Carleton.

Les opérations de la Compagnie d'arrimage de Québec Ltée se font aussi dans le Port de Montréal sous le nom d'Arrimage du Saint–Laurent, à Trois–Rivières, à Québec et à Oshawa, sous le nom de *Oshawa Stevedoring*.

Sa mission était et demeure de fournir des services spécialisés et efficients aux expéditeurs le long des rives du Saint–Laurent. Aujourd'hui, la compagnie opère dans presque tous les ports du Québec avec des producteurs, expéditeurs, vendeurs ou acheteurs et des armateurs d'une vingtaine de pays répartis sur les cinq continents. Bon an mal an, la compagnie transborde plus de 4 millions de tonnes de vrac et 2 millions de tonnes de marchandises générales représentant jusqu'à 600 navires jaugeant de 5 000 à 150 000 tonnes chacun.

In 1985, the company began an association with the Desgagnés Group in forming Québec Ports Terminals Inc., a company which we now administer and that operates in several Québec ports, including Grande–Anse, in Chicoutimi, Côte–Ste–Catherine, Sorel (under the name of Fagen Quay Services Inc.), Becancour, Portneuf, Pointe–au–Pic, Gros–Cacouna, Rimouski, Matane, Gaspé, Sept–Îles and Carleton.

The operations of the Québec Stevedoring Company Ltd. take place in the ports of Montreal, Trois–Rivières, Québec and Oshawa, under the name Oshawa Stevedoring Co. Ltd.

The company's goal has been to provide sophisticated, efficient services to shippers along the St. Lawrence River. Today, the company operates in almost every Québec port with producers, shippers, buyers, exporters, from over 20 countries spread over five continents. In good or bad years, we handle more than 4 million tons of bulk goods and 2 million tons of general merchandise for over 600 ships, varying between 5,000 to 150,000 tons each.

[*Text*]

Tout cela pour souligner le fait que la Compagnie d'arrimage connaît d'expérience le lien entre la compétitivité de l'industrie portuaire et l'arrimage. Nous savons les défis que rencontrent notre compagnie, notre industrie et les autres intervenants dans le commerce maritime. Du reste, nous avons une bonne idée du genre de réforme nécessaire pour assurer la vitalité du secteur maritime.

Le ministre des Transports, l'honorable Douglas Young, annonçait récemment une révision en profondeur de l'implication du gouvernement dans ce secteur et des politiques gouvernementales, de la législation et de la réglementation affectant l'ensemble de l'industrie. Il soulignait particulièrement la nécessité de rationaliser et commercialiser les services maritimes et de relever les défis des marchés changeants et d'une concurrence acharnée.

Laissez–moi vous dire que je ne saurais être plus en accord avec la vision selon laquelle le secteur privé détient l'expertise et l'intégrité pour livrer plusieurs services actuellement rendus par le gouvernement. Toutefois, aucune commercialisation réussie du secteur maritime ne peut être réalisée sans être accompagnée de réformes législatives et réglementaires. Pour assurer la réussite d'une telle démarche, il est essentiel de prévoir parallèlement une décentralisation massive des relations de travail, sans quoi tout autre effort devient inutile.

Le code qui régit actuellement ce secteur particulier, à l'intérieur du Code de travail, a été efficace lors de son entrée en vigueur, il y a quelque 25 ans. Mais ce même code est demeuré imperméable aux changements et à l'évolution qu'a connus l'industrie maritime. Les entreprises, aujourd'hui, doivent donc faire preuve d'un dynamisme commercial exceptionnel tout en composant avec des normes d'une rigidité quasi absolue en ce qui a trait au secteur primordial de l'industrie, les relations de travail.

La commercialisation n'est pas en elle–même une solution. Elle ne peut réussir que dans certaines circonstances, lorsque les conditions y sont favorables. Quelles sont ces conditions? Premièrement, le système portuaire canadien devrait être massivement décentralisé, mais de différentes façons pour refléter les réalités de marché des différents ports.

Des 340 ports canadiens, cinq ont véritablement une vocation internationale. Ce sont les ports de Montréal, Vancouver, Halifax, St. John's et Québec. Chacun d'eux est administré par Ports Canada. Chacun, toutefois, compose avec des marchés très différents. Les marchandises expédiées à et de Halifax ne sont pas les mêmes que celles à Vancouver ou Montréal. Les marchandises ne proviennent pas non plus des mêmes endroits et ne quittent pas pour les mêmes destinations. De plus—c'est peut–être plus important—elles n'arrivent pas en mêmes quantités. C'est dire que le niveau de trafic, le meilleur indicateur de la compétitivité, varie considérablement dans les cinq ports.

Pourquoi chaque port est–il gouverné par la même autorité? Pourquoi chaque port paie–t–il les mêmes tarifs selon les mêmes normes? Cette surcentralisation restreint considérablement la capacité de compétition de chacun des importants ports du

[*Translation*]

All this just to underline the fact the Québec Stevedoring Company Ltd. knows, first hand, the link between the competitiveness of the ports industry and stevedoring. We know, first hand, the challenges facing our company, our industry and others in the maritime trade. We have a good idea, moreover, of the kinds of reforms that are needed to ensure the long–lasting vitality of the maritime sector.

The Minister of Transport, the Honourable Doug Young, has called for a far–reaching review of both the government's direct role in this sector and of government policy, legislation and regulations as they affect the entire maritime industry. He has stressed, in particular, the need to streamline and commercialize marine services and meet the challenge of shifting markets, intense competition and a changing commodity mix.

Let me just say that I couldn't agree more with the view that the private sector has the expertise and integrity to deliver many of the services currently provided by government. However, let it also be acknowledged that no successful commercialization of the maritime sector can be accomplished without accompanying legislative and regulatory reforms. In addition, a parallel and massive decentralization of labour relations must also be undertaken, without which all other efforts will be in vain.

The current regime, under the Labour Code, while efficient when first established 25 years ago, has not evolved and has not been able to evolve in response to the natural evolution of the maritime industry. The rigidity of the current labour relations regime in the maritime industry is so absolute, that it is only by being extremely competitive that businesses can truly survive.

Commercialization is not, in itself, a solution. It can only succeed in some circumstances, when and if conditions are favourable. What then, are these conditions? To start with, Canada's port system should be massively decentralized, but in different ways to reflect the realities of different port markets.

First, of Canada's 340 ports, there are five that are truly international, namely Montreal, Vancouver, Halifax, St. John and Québec City. Every one of these is administered by Ports Canada. Each, however, deals with very different markets. The goods shipped to and from Halifax are not the same as those at Vancouver or Montreal. Nor do the goods come from the same sources and leave for the same locations. And nor—perhaps most importantly—do they arrive in the same volumes, i.e. traffic levels, the best indicator of competitiveness, vary considerably across all 5 ports.

Why, then, is each port governed by the same authority, paying the same top tariffs and operating according to the same norms? This overcentralization is curbing, considerably, the competitive power of each of Canada's major ports, cutting into

[*Texte*]

Canada, réduisant la vitalité du Canada en tant que nation maritime commerçante. Par exemple, le Port de Québec devrait être en position pour réagir à ses compétiteurs de la côte est des États–Unis en ajustant les tarifs lorsque requis et en négociant directement avec ses manutentionnaires, réalisant ce qu'un port indépendant devrait faire, comme toute entreprise, lorsqu'il est en compétition pour le trafic étranger. Il ne le peut pas, parce que sa marge de manoeuvre est dépendante de la réalité des autres ports dont les besoins sont complètement différents.

L'idée est simple. Les tarifs et autres questions portuaires devraient être établis pour refléter les marchés réels d'un port. Comment réaliser cela? Je crois que la réponse est également simple.

Sans les vendre nécessairement, accordez à chacun de ces ports à vocation internationale, une complète autonomie de gestion et de réponse aux réalités de leurs marchés, tels l'établissement des tarifs et l'embauche directe de leur propre main–d'oeuvre. Le gouvernement peut réaliser cela et continuer comme administrateur ou déléguer l'administration des ports, ou encore simplement les vendre s'il se présente un acheteur assez fortuné.

[*Traduction*]

Canada's strength as a maritime trading nation. For example, the Port of Quebec should be in a position to respond to its competitors along the eastern United States by adjusting tariffs when required, negotiating directly with its employees, generally doing what a separate port should do, just like any business, when it competes for foreign traffic. But it cannot, because its room to manoeuvre is constrained by the realities of other ports whose needs are completely different.

The idea is simple. Tariffs and other port issues should be set to reflect a port's real markets. How can we do this? I think the answer's simple.

Without necessarily selling them, grant each of these large ports the full autonomy to manage itself and respond to its own market realities, such as setting tariffs and hiring its own labour directly. The government can do this and continue as the administrator, or it can outsource the administration of ports, or just sell them, if there is a rich enough buyer.

• 1620

Deuxièmement, nous pouvons parler des 40 autres ports moyens dont chacun peut être catégorisé ou caractérisé comme international, mais composant avec son économie régionale spécifique et en quantité raisonnablement importante.

Comme le ministre des Transports le reconnaissait, lors de son allocution d'ouverture devant ce Comité, la semaine dernière, ces ports sont gérés par quatre systèmes différents. Sur les rives du Saint–Laurent, il est réaliste de dire qu'au moins 11 de ces ports dépendent de quatre systèmes. Ici, vous pouvez affirmer, sans vous tromper, que ces ports ont la même vocation. Ils traitent sensiblement les mêmes marchandises. Il y a donc vraiment une nécessité d'adopter un système de règles et non pas quatre.

Qu'est–ce que le gouvernement peut faire? Premièrement, il pourrait mettre sur pied une division du Saint–Laurent responsable non seulement d'administrer les ports mais responsable également d'établir les normes et standards de l'ensemble de ses ports.

En tant qu'homme d'affaires traitant avec chacun de ces ports, je peux vous assurer que l'uniformisation des normes représenterait des économies significatives. Je suis certain également que c'est le genre de duplication ou de quadruplication que le gouvernement aimerait éliminer.

Il ne fait aucun doute pour moi que lorsque ces ports seront en position d'établir des normes économiques et commerciales reflétant leurs réalités régionales, ils deviendront de très intéressantes propositions commerciales.

Quant aux autres ports canadiens, certains n'ont qu'un trafic minimal et peuvent être qualifiés de ports locaux. Plusieurs, j'en suis certain, représentent des pertes financières pour le gouvernement et c'est pourquoi le ministre considère leur commercialisation. Les mêmes principes s'appliquent encore. Certains de ces ports ne peuvent probablement être sauvés mais certains, s'ils avaient l'autonomie nécessaire pour répondre aux réalités locales, pourraient devenir rentables.

Second, we can speak of 40 other medium–sized ports. Each of these can be characterized as international, but responsible only for their specific regional economies and reasonably significant volumes.

As the minister of Transport acknowledged in his opening statement to this committee last week, these ports are run by four different management approaches. Along the St. Lawrence, it is fair to talk about at least 11 such ports governed by four sets of rules. Here, though, you can fairly say that these ports practice the same vocation. They carry pretty much the same goods. There really is only need for one set of rules, not four.

What could the government do? First, it could set up a St. Lawrence division responsible not necessarily for administering the ports, but for setting norms and standards for the entire group.

As a businessman dealing with each of these ports today, I can assure you that one set of rules would represent a significant cost saving. I am sure, as well, that this is the kind of duplication of quadruplication that the government, as well, would like to eliminate.

There is also no question in my mind that once these ports were in a position to set economic and commercial norms that were regionally sensitive, they would become very interesting commercial propositions.

Of Canada's remaining ports, some handle only minimal traffic and may be called local ports. Many, I am sure, are a financial drain on the government and this is why the minister is considering commercialization. Again, the same principles apply. Some of these ports probably cannot be saved. But some, if given the autonomy they need to respond to local realities, can become profitable, successful operations.

[*Text*]

Évidemment, lorsque je parle de créer des conditions favorables pour une vraie compétition, il doit être clair que je ne dis pas que nous devrions pouvoir toucher les questions de sécurité sur les lieux de travail et de protection de l'environnement dans l'intérêt de la compétition.

La nécessité d'une réforme est immédiate. Et au nom de la Compagnie d'arrimage de Québec Ltée, j'espère que nos commentaires, et notre mémoire qui suivra, contribueront positivement au lancement d'une nouvelle et prospère période maritime. Merci.

The Chairman: Thank you, Mr. Dupuis. We appreciate your concise and focused intervention this afternoon.

Mr. Comuzzi: Thank you for that succinct presentation.

In the stevedoring business you're in all of the areas that you mentioned. Is stevedoring your sole business?

Mr. Dupuis: Yes.

Mr. Comuzzi: So you supply the labour for the ships that come in or go out of our system. Is that correct?

Mr. Dupuis: It's a little more than that if you're describing stevedoring.

Mr. Comuzzi: Okay, explain how it functions.

Mr. Dupuis: First of all, from the Government of Canada or the different ports we are renting or leasing, on either a long–or medium–term basis, lands and warehousing. So we are receiving goods prior to loading them aboard ships, and then we hire labour or longshoremen to load these ships. We supply all of the services and advice from the merchandise arriving in a port until it's loaded aboard a vessel, and we do that for shippers, traders and carriers.

Mr. Comuzzi: How is a trader different from a shipper?

Mr. Dupuis: A trader is an international person who buys goods and is selling himself. For example, a paper company can sell directly to Egypt, but in between you can have a third person who reconciles many cargoes and sells to the same receiver. He buys the goods directly from the mill, they become his goods and he ships them overseas. This is a trader.

Mr. Comuzzi: And the ownership transfer is when it arrives. . .?

Mr. Dupuis: He is hiring the ship. He buys the paper from the mill, he trucks it to the port, and then he rents a ship and takes the goods to his customer.

Mr. Comuzzi: That's what I mean—the ownership of the goods transfers at the port of entry.

Mr. Dupuis: Exactly.

• 1625

Mr. Comuzzi: The services that you provide as a shipper, how do they contrast to the services you provide as a trader?

[*Translation*]

Of course, when I talk about creating the conditions for real competition, let it be clear that I am not saying that we should be allowed to touch issues such as workplace safety, security, and the protection of the environment in the interest of competitiveness.

The need for reform is now. On behalf of the Québec Stevedoring Company Ltd., I am hopeful that our comments and subsequent report will contribute positively to the launch of a new, prosperous area in maritime trade. Thank you.

Le président: Merci, monsieur Dupuis. Nous vous remercions d'avoir présenté un exposé aussi concis et précis cet après–midi.

M. Comuzzi: Je vous remercie de cet exposé succinct.

Dans le cadre de l'exploitation de votre entreprise d'arrimage, vous travaillez dans tous les endroits que vous avez mentionnés. L'arrimage est–il votre seul secteur d'activité?

M. Dupuis: Oui.

M. Comuzzi: Vous fournissez donc la main–d'oeuvre nécessaire aux navires qui passent par notre réseau. Est–ce exact?

M. Dupuis: L'arrimage représente un peu plus que cela.

M. Comuzzi: Très bien, expliquez–moi comment les choses fonctionnent.

M. Dupuis: Premièrement, nous louons des terrains et des entrepôts du gouvernement du Canada ou des différents ports, avec ou sans bail, à long ou à moyen terme. Par conséquent, nous recevons les marchandises avant de les charger à bord des navires, ce pourquoi nous embauchons de la main–d'oeuvre, c'est–à–dire des débardeurs. Nous fournissons tous les services et tous les conseils nécessaires à partir du moment où les marchandises arrivent dans un port jusqu'au moment où elles sont chargées à bord d'un navire, et nous le faisons pour des expéditeurs, des négociants et des transporteurs.

M. Comuzzi: En quoi un négociant diffère–t–il d'un expéditeur?

M. Dupuis: Un négociant est une personne qui achète et vend elle–même des marchandises à l'échelle internationale. Une compagnie de papier, par exemple, peut vendre directement à l'Égypte, mais il peut y avoir un intermédiaire qui réunit plusieurs cargaisons et vend au même destinataire. Il achète les marchandises directement de la papeterie, elles deviennent ses marchandises et il les expédie à l'étranger. C'est un négociant.

M. Comuzzi: Et le transfert de propriété se fait à l'arrivée. . .?

M. Dupuis: Il affrète le navire. Il achète le papier de la papeterie, assure le transport au port par camion, puis il loue un navire pour expédier les marchandises à son client.

M. Comuzzi: C'est justement ce que je veux dire—les marchandises changent de propriétaire au port d'arrivée.

M. Dupuis: Exactement.

M. Comuzzi: En quoi les services que vous assurez à titre d'expéditeur diffèrent–ils de ceux que vous assurez à titre de négociant?

[*Texte*]

Mr. Dupuis: They are the same. The shipper can also sell goods directly to a buying customer in Europe, for example.

Mr. Comuzzi: So a shipper and a trader are one and the same.

Mr. Dupuis: They are the same except that the shipper is the one who makes the goods. The trader does not have an industry. He's the third man. He just buys, ships it and sells it. The services are the same.

Mr. Comuzzi: Do the services you buy include the services of the longshoremen?

Mr. Dupuis: Exactly. All of our jobs are done by longshoremen.

Mr. Comuzzi: Are the services of all of the longshoremen in the areas in which you have an interest bought on the same basis?

Mr. Dupuis: Please ask me that again.

Mr. Comuzzi: When you make an agreement to buy the services of the longshoremen in Montreal... You're located in Montreal, aren't you?

Mr. Dupuis: Yes, but on a small scale.

Mr. Comuzzi: Let me take another port. Are you in Sept Îles?

Mr. Dupuis: Yes.

Mr. Comuzzi: Are you located in Oshawa?

Mr. Dupuis: Yes.

Mr. Comuzzi: Is the same process used at all times?

Mr. Dupuis: Not at all.

Mr. Comuzzi: Explain that, please.

Mr. Dupuis: That could be a long story. We're coming into labour relations.

We do have one major system. The major ports—Quebec, Montreal, Three Rivers, Saint John and Halifax—are regulated under the Canada Labour Code, where we have multi–employer certification of labour. In French we call it *accréditation géographique*. In English it is article 34 of the Canada Labour Code. It means that each of the employers in these ports is not negotiating directly with its labour.

Under the Canada Labour Code we are obliged to give our employer rights to a third person who is nominated by all of the employers. However, if we cannot agree, the Canada Labour Relations Board decides who will represent the employers and negotiate the labour agreement.

Mr. Comuzzi: When you hire people who are governed by that regime, you're bound to pay how much?

Mr. Dupuis: In each of the ports there is a collective agreement—

Mr. Comuzzi: Just use the ports governed by the Canada Labour Code and the ones you just mentioned.

[*Traduction*]

M. Dupuis: Il n'y a pas de différence. L'expéditeur peut aussi vendre des marchandises directement à un acheteur en Europe, par exemple.

M. Comuzzi: Il n'y a donc pas de différence entre un expéditeur et un négociant.

M. Dupuis: Non, sauf que l'expéditeur est celui qui fabrique la marchandise. Le négociant ne possède pas d'industrie. C'est un intermédiaire. Il achète des marchandises, les expédie et les vend. Les services sont les mêmes.

M. Comuzzi: Les services que vous achetez comprennent–ils ceux des débardeurs?

M. Dupuis: Exactement. Il s'agit uniquement d'emplois de débardeurs.

M. Comuzzi: Les services de tous les débardeurs dans les endroits où vous exercez vos activités sont–ils achetés dans les mêmes conditions?

M. Dupuis: Je vous prierais de me reposer la question.

M. Comuzzi: Lorsque vous concluez un accord pour retenir les services de débardeurs à Montréal... Vous exercez vos activités à Montréal, n'est–ce pas?

M. Dupuis: Oui, mais sur une petite échelle.

M. Comuzzi: Prenons donc un autre port comme exemple. Exercez–vous vos activités à Sept–Îles?

M. Dupuis: Oui.

M. Comuzzi: À Oshawa?

M. Dupuis: Oui.

M. Comuzzi: Procédez–vous toujours de la même façon?

M. Dupuis: Pas du tout.

M. Comuzzi: Expliquez–moi, je vous prie.

M. Dupuis: Cela pourrait prendre beaucoup de temps. C'est une question de relations de travail.

Nous avons un régime principal. Les grands ports—Québec, Montréal, Trois–Rivières, Saint John et Halifax—sont régis en vertu du Code canadien du travail, qui assure l'accréditation de main–d'oeuvre pour plusieurs employeurs, ce que nous appelons en français «l'accréditation géographique». La disposition pertinente figure à l'article 34 du Code canadien du travail. Elle signifie qu'aucun des employeurs de ces ports ne négocie directement avec ses employés.

En vertu du Code canadien du travail, nous sommes tenus de confier nos droits d'employeurs à un tiers nommé par tous les employeurs. Toutefois, si nous ne pouvons pas nous entendre, le Conseil canadien des relations du travail choisit un mandataire qui représente les employeurs et négociera la convention de travail.

M. Comuzzi: Lorsque vous embauchez des gens dans le cadre de ce régime, vous êtes obligé de payer combien?

M. Dupuis: Il y a une convention collective dans chacun des ports...

M. Comuzzi: Parlons seulement des ports assujettis au Code canadien du travail et de ceux que vous venez de mentionner.

[*Text*]

Mr. Dupuis: We are bound to pay what the collective agreement calls for.

Mr. Comuzzi: Do you have any say in the collective agreement?

Mr. Dupuis: Let's put it this way. The collective agreement is divided in two. One system is the monetary compensation and the other system is the conditions of work.

If you're talking monetary and job security, as far as the negotiation is concerned, we have nothing to say. It's administered by the Maritime Employers Association, and this is decided throughout the pool and the board of directors of the Maritime Employers Association. As an employer, I have nothing to say.

Mr. Comuzzi: If you want the service, you pay the rate.

Mr. Dupuis: Exactly. That's what you have to do. We have absolutely no relationship with our labour.

Mr. Comuzzi: Tell me about the conditions of work. Obviously you have—

Mr. Dupuis: This also is negotiated under the same system.

Mr. Comuzzi: I have to leave for a few minutes. I'll come back.

• 1630

Mr. Gouk: You said you need devolution in certain areas in order to survive. What things are currently in the way that you would want to do differently? After your response to Mr. Comuzzi's question, I assume you would want to negotiate with your own labour people. Is that correct?

Mr. Dupuis: This is exactly what we have in all of the other ports. We are in 1995 and labour is one of our biggest costs in handling goods. If you have no relationship with your employees, if your employees don't understand what you do and you don't understand what your employees are doing, you cannot come to an agreement. There is no relationship, so you can't explain what is going on. As there is a third person between you and your employees, you cannot understand each other.

This is what we have in the other ports, for example. It's not necessarily a matter of so much per hour. At the ports of Montreal and Quebec the hourly wage is around $21 or $22 an hour, whereas where we have a direct collective agreement, it is in the vicinity of $19 to $19.50 an hour. It's a 5% to 7% difference. It is the relationship and the conditions of work that you have in the collective agreement. With a third person between you and your labour, nobody knows what's going on. There's no relation. You sit at the table and nobody talks the same language. You talk Russian and they talk Japanese.

Mr. Gouk: What if any function or future role do you see the Canadian Port Corporation having in our port system?

Mr. Dupuis: Are we still talking about labour here?

[*Translation*]

M. Dupuis: Nous sommes tenus de payer ce qu'exige la convention collective.

M. Comuzzi: Avez–vous voix au chapitre en ce qui concerne la convention collective?

M. Dupuis: Permettez–moi de vous expliquer. La convention collective est divisée en deux parties. L'une concerne la rémunération et l'autre, les conditions de travail.

Si vous voulez parler de la rémunération et de la sécurité d'emploi, nous ne pouvons pas intervenir dans la négociation. Ces questions relèvent de l'Association des employeurs maritimes et on en décide au sein du groupe et du conseil d'administration de l'Association des employeurs maritimes. À titre d'employeur, je n'ai pas voix au chapitre.

M. Comuzzi: Si vous voulez le service en question, vous payez le taux exigé.

M. Dupuis: Exactement. C'est ce qu'il faut faire. Nous n'avons absolument aucune autre relation avec notre main–d'oeuvre.

M. Comuzzi: Parlez–moi des conditions de travail. Vous avez évidemment. . .

M. Dupuis: Ces questions sont également négociées dans le cadre du même régime.

M. Comuzzi: Je dois m'absenter quelques minutes. Je reviendrai.

M. Gouk: Vous avez dit que la décentralisation était nécessaire pour assurer votre survie dans certaines régions. Quels obstacles voudriez–vous voir disparaître? D'après la réponse que vous avez donnée à une question de M. Comuzzi, je déduis que vous voudriez négocier avec vos propres travailleurs. Est–ce exact?

M. Dupuis: C'est exactement ce que nous faisons dans tous les autres ports. En 1995, la main–d'oeuvre représente l'un des plus grands coûts dans la manutention des marchandises. Si vous n'avez pas de relation directe avec vos employés, s'ils ne comprennent pas ce que vous faites et vice versa, il n'y a pas d'entente possible. Il n'y a pas de contact et vous ne pouvez donc pas expliquer ce qui se passe. Comme il y a un intermédiaire entre vous et vos employés, il est impossible de se comprendre.

Nous pouvons le faire dans les autres ports, par exemple. Il ne s'agit pas nécessairement d'une question de taux horaire. Dans les ports de Montréal et de Québec, la rémunération est d'environ 21$ ou 22$ l'heure, tandis que dans les endroits où nous négocions directement une convention collective, le taux est de l'ordre de 19$ à 19,50$ l'heure. C'est une différence de 5 p. 100 à 7 p. 100. C'est une question de relations et de négociations des conditions de travail exposées dans la convention collective. Lorsqu'il y a un intermédiaire entre l'employeur et l'employé, personne ne sait ce qui se passe. Il n'y a pas de relations directes. Lorsqu'on se rencontre, personne ne parle le même langage. C'est comme si vous parliez russe et eux japonais.

M. Gouk: Quelle fonction ou rôle entrevoyez–vous pour la Société canadienne des ports, s'il y a lieu, dans notre réseau de ports?

M. Dupuis: Parlez–vous encore de main–d'oeuvre?

[*Texte*]

Mr. Gouk: I'd like to move to the Canada Port Corporation and how it interrelates with ports right now. Do you see a role for the Canada Port Corporation, either as it is now or in a diminished role? Or do you not see a function for it?

Mr. Dupuis: I think the five international ports should be completely independent in their decisions because each of the ports has different markets. For example, 70% to 75% of the containers handled in the port of Montreal come from the U.S. midwest, whereas most of the cargo in Vancouver comes from western Canada. The guys in Vancouver don't have the same target as the guys in Montreal. Right now they are under the same rules. How can you react?

Things that are going for Vancouver don't go for Montreal. Montreal should have complete autonomy. If they are targeting a business, they should be able to go and take it. If you're going to a national politic and trying to control the five major ports, this is where they have a problem. At the same time, if you do give them 100% autonomy, you have to give them all the tools that go with that. That also includes their labour control. That is one of their major costs.

Mr. Gouk: I think that general concept applies to a broad spectrum of things across Canada. I think that's where we got into a lot of problems—trying to provide a Quebec solution for a B.C. problem or an Alberta solution to a New Brunswick problem.

Mr. Dupuis: Exactly. The biggest one gets the support of the authority and the other ones are just dying on it. They don't have the same business.

• 1635

The Chairman: Thank you very much, Mr. Gouk. Mr. Guimond.

M. Guimond: Bonjour, monsieur Dupuis, madame Lapointe.

Monsieur Dupuis, si notre Comité recommandait l'abolition de la Société canadienne des ports, est-ce que ce serait accepté dans le réseau actuel?

M. Dupuis: Si le Comité se penche réellement sur ce que je présente, il devra probablement abolir tous les systèmes portuaires pour n'en faire qu'un. C'est ce que je dis. Donc, que ce soit la Société canadienne des ports, la Garde côtière ou les commissions portuaires, il en faudra une.

M. Guimond: La structure à deux niveaux que l'on connaît actuellement est-elle encore acceptable?

M. Dupuis: Je pense que tout cela devra être réformé.

M. Guimond: Monsieur Dupuis, lorsque vous avez témoigné devant nous, je vous avais dit. . . J'ai une expérience de 14 ans en relations de travail. J'ai toujours travaillé du côté patronal et j'ai négocié contre la CSN, qui n'est pas le syndicat le plus doux, le plus tendre avec lequel on puisse traiter.

[*Traduction*]

M. Gouk: Je voudrais parler de la Société canadienne des ports et de ses fonctions actuelles en ce qui concerne les ports. Voyez-vous un rôle pour la Société canadienne des ports, que ce soit celui qu'elle exerce actuellement ou un rôle moindre? Ou pensez-vous qu'elle n'en a aucun à jouer?

M. Dupuis: Je pense que les cinq ports internationaux devraient pouvoir prendre leurs décisions d'une manière tout à fait indépendante, parce que chacun d'eux dessert un marché différent. Par exemple, 70 à 75 p. 100 des conteneurs manutentionnés dans le port de Montréal viennent du Midwest américain, tandis que la plus grande partie des marchandises qui passent par Vancouver viennent de l'Ouest du Canada. Les responsables du port de Vancouver n'ont pas la même clientèle que ceux de Montréal. À l'heure actuelle, ils sont régis par les mêmes règles. Comment peut-on réagir en l'occurrence?

Ce qui marche à Vancouver ne fonctionne pas à Montréal. Le port de Montréal devrait jouir d'une autonomie totale. S'il vise une clientèle particulière, il devrait être libre d'aller la chercher. S'il y a une politique nationale pour contrôler les cinq grands ports, cela occasionne des problèmes. Par contre, si vous accordez aux ports l'autonomie totale, vous devez leur donner tous les outils qui vont avec. Cela comprend l'autorité en matière de main-d'oeuvre. C'est l'un de leurs principaux coûts.

M. Gouk: Je pense que le même concept général s'applique à une vaste gamme de secteurs au Canada. À mon avis, c'est ce qui nous a apporté une foule de problèmes—comme lorsqu'on essaie d'appliquer une solution québécoise à un problème de la Colombie-Britannique ou une solution albertaine à un problème du Nouveau-Brunswick.

M. Dupuis: Exactement. Le plus grand port obtient l'appui de l'administration et les autres ne parviennent pas à survivre. Leurs affaires ne sont pas comparables.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gouk. Monsieur Guimond.

Mr. Guimond: Good afternoon, Mr. Dupuis and Ms Lapointe.

Mr. Dupuis, if our Committee were to recommend that the Canada Port Corporation be abolished, would that be accepted in the present network?

Mr. Dupuis: If the Committee really examines my presentation, it will probably abolish all port systems and create only one. That is what I'm saying. So, whether it is the Canada Port Corporation, the Coast Guard or the Harbour Commissions, there will have to be one entity.

Mr. Guimond: Is the two-tier structure that we have right now still acceptable?

Mr. Dupuis: I think all that will have to be reformed.

Mr. Guimond: Mr. Dupuis, when you appeared before us, I told you. . . I worked in labour relations for 14 years. I always worked on the side of employers and I negotiated with the Confederation of National Trade Unions (CNTU), which is not the easiest or the friendliest union to deal with.

[*Text*]

Lorsque vous parlez, à la page 4 de votre mémoire, d'une décentralisation massive des relations de travail, qu'entendez–vous par cela? Au mois de mai, si vous vous rappelez bien, lorsque nous étions dans la salle de conférence du Port de Québec, je vous avais demandé qui étaient les signataires de cette convention collective. D'un côté, il y avait le syndicat des débardeurs et, de l'autre, étiez–vous le signataire?

M. Dupuis: Non. Si on parle des ports de Québec, Trois–Rivières et Montréal, c'est l'Association des employeurs maritimes qui est signataire des conventions collectives.

M. Guimond: Vous faites affaires avec le groupe de M. Mackasey.

M. Dupuis: C'est parce que je n'ai pas le choix.

M. Guimond: C'est cela.

M. Dupuis: Si une accréditation géographique est accordée à un port, à un ensemble d'employés, actuellement, nous n'avons qu'un seul négociateur pour l'ensemble de ces ports. Le Conseil canadien des relations de travail a émis des normes tellement rigides qu'il a décidé que ce serait, pour le reste de notre vie, l'Association des employeurs maritimes. Nous voulons plutôt qu'une accréditation géographique soit donnée à un ensemble d'employés qui travaillent dans un port. Avec la décentralisation du Code canadien du travail, les employeurs de ce port–là devraient se nommer un représentant patronal au lieu d'avoir un représentant patronal déjà nommé.

M. Guimond: Sur le terrain ou sur le bord des quais, les relations de travail sont–elles bien? Vous êtes en train de nous dire que si la Compagnie d'arrimage de Québec Ltée était mandatée pour négocier avec la section locale du syndicat des débardeurs du Québec, cela irait bien et il n'y aurait plus de problèmes?

M. Dupuis: Je dirais que si les employeurs du Port de Québec négociaient directement avec leurs débardeurs, cela irait beaucoup mieux. Actuellement, nous sommes obligés de regarder l'ensemble des ports ou ceux qui négocient regardent l'ensemble des ports.

M. Guimond: Les ports sont–ils subventionnés ou chargent–ils intégralement ce que cela coûte? Par exemple, dans des ports comme ceux de Sorel, de Cacouna, de Grande–Anse, recevez–vous certaines subventions ou chargez–vous carrément ce que cela coûte?

M. Dupuis: Absolument pas. Les cadres de l'entreprise négocient directement avec les locaux ou avec les centrales syndicales. Ce ne sont pas de petites centrales. On parle, à Cacouna, de l'Association internationale des débardeurs; à Grande–Anse, on parle des métallos. Donc, nous négocions directement avec les syndicats au lieu d'avoir une personne interposée.

M. Guimond: Vous ne recevez aucune subvention du fédéral pour vos services?

M. Dupuis: Absolument pas. Y a–t–il quelque chose. . .

M. Guimond: Absolument pas. Je pose une question.

M. Depuis: D'accord. Je pensais que s'il y en avait d'ouvertes, j'allais postuler.

M. Guimond: Quand je pose des questions, les gens me prêtent des intentions. Je pose la question parce que je ne connais rien là–dedans.

[*Translation*]

On page 4 of your brief, when you talk about a massive decentralization of labour relations, what do you mean by that? In May, if you recall, when we were meeting in the conference room of the Quebec Port Building, I asked you who had signed that collective agreement. On one side, there was the longshoremen's union and on the other side, were you the signatory?

Mr. Dupuis: No. If you're talking about the ports of Quebec, Trois–Rivières and Montreal, it is the Martime Employers' Association which signs the collective agreements.

Mr. Guimond: You do business with Mr. Mackasey group.

Mr. Dupuis: That is because I have no choice.

Mr. Guimond: Exactly.

Mr. Dupuis: If a multi–employer certification is given to a port, to a group of employees, at the present time, there is only one negotiator for all of these ports. The Canada Labour Relations Board has set such strict standards that it decided that it would be, for the rest of our life, the Maritime Employers' Association. We would rather have a multi–employer certification given to a group of employees working in one port. If the application of the Canada Labour Code were decentralized, the employers in that port should appoint one employer representative instead of having one already appointed.

Mr. Guimond: On site, on the wharf, are labour relations good? You are telling us that if the Quebec Stevedoring Company Ltd. were mandated to negotiate with the local section of the Quebec Longshoremen's Union, things would work out and there wouldn't be any more problems?

Mr. Dupuis: I would say that if the employers of the Port of Quebec were to negotiate directly with their longshoremen, things would work out much better. At the present time, we have to consider all ports or rather, those who negotiate have to consider them all.

Mr. Guimond: Are the ports subsidized or do they recover all their costs from the users? For example, in ports like Sorel, Cacouna, Grande–Anse, do you get some form of subsidy or do you charge exactly what it costs you?

Mr. Dupuis: Absolutely not. The companies' managers negotiate directly with the locals or with the labour confederations. Those are not small unions. In Cacouna, it is the International Longshoremen Association; in Grande–Anse, it is the Steelworkers' Union. So, we negotiate directly with the unions instead of doing it through a third party.

Mr. Guimond: You do not receive any federal subsidy for your services?

Mr. Dupuis: Absolutely not. Is there something. . .

Mr. Guimond: Absolutely not. I am asking a question.

Mr. Dupuis: Very well. I thought that if some were available, I would apply.

Mr. Guimond: When I ask questions, people second–guess me. I ask the question because I don't know the first thing about that.

[*Texte*]

M. Dupuis: Cela ne prend pas 18 mois pour négocier des conventions collectives. Lorsque tu parles le même langage, tu es capable de t'asseoir et de mettre tes cartes sur la table. Tout le monde est conséquent et capable de négocier. Cela ne prend pas 18 mois. Des conventions collectives raisonnables se négocient dans quelques mois.

M. Guimond: Vous rappelez-vous — je taxe votre mémoire — du volume, en tonnes métriques, du bois transité à Cacouna en 1994? Voulez-vous que je vous en suggère un?

M. Dupuis: Oui, s'il vous plaît.

• 1640

M. Guimond: Je dirai 192 926 tonnes métriques en 1994.

M. Dupuis: Ça a de l'allure; c'était une petite année.

M. Guimond: Une petite année.

M. Dupuis: Oui, la plus petite.

M. Guimond: Je prends l'année 1993 et l'année 1992. Si je vous dis qu'en 1993, c'est 216 117 tonnes et en 1992, 369 891 tonnes?

M. Dupuis: C'est exact.

M. Guimond: Est-ce que l'année 1992 est une année exceptionnelle pour le bois d'oeuvre au port de Cacouna?

M. Dupuis: Ce fut la meilleure année de toutes. En 1993-1994, le prix américain a subi une hausse incroyable. Alors, la partie des moulins, plutôt que d'être orientée sur l'exportation, s'est tournée vers le marché local.

M. Guimond: Je vous dirai aussi, dans mon ignorance totale de ce dossier, que 369 891 tonnes, ce n'est pas une bonne année de référence, que c'est une année gonflée en raison de quatre facteurs particuliers que vous connaissez très bien, à savoir une grève à Trois-Rivières, un ralentissement de travail à Montréal, la reconstruction du Koweït suite à la guerre du Golfe et l'ouragan Andrew. Est-il possible que ces quatre raisons-là nous donnent des chiffres erronnés pour 1992 et que les vrais chiffres, quand on se compare à Cacouna, soient davantage ceux de 1994?

M. Dupuis: Non, je vous dirai que les quatre raisons que vous avez données ne sont pas nécessairement des raisons pour lesquelles ce fut une meilleure année.

Au contraire, l'ouragan Andrew a fait que le bois est parti vers les États-Unis plutôt que de partir sur le marché d'exportation. Montréal, pour autant que je sache — je ne fais pas de manutention générale — ne fait pas beaucoup de bois. On n'en a jamais beaucoup fait, sauf du bois franc. Et quelle était l'autre raison?

M. Guimond: Le ralentissement à Montréal et une grève à Trois-Rivières.

M. Dupuis: Trois-Rivières n'a jamais fait de bois.

M. Guimond: Et rebâtir le Koweït.

M. Dupuis: Trois-Rivières n'a jamais fait de bois.

M. Guimond: M. Gaudreault ne cesse de comparer les chiffres de Québec et ceux de Cacouna, et comme par hasard, M. Gaudreault prend toujours l'année 1992 comme référence.

[*Traduction*]

Mr. Dupuis: It does not take 18 months to negotiate collective agreements. When you speak the same language, you can sit down and put your cards on the table. Everyone is rational and able to negotiate. It doesn't take 18 months. Reasonable collective agreements can be negotiated in a few months.

Mr. Guimond: Do you remember — I know I am putting your memory to the test — the volume, in metric tons, of lumber that went through Cacouna in 1994? Do you want me to suggest a figure?

Mr. Dupuis: Yes, please.

Mr. Guimond: I will say 192,926 metric tons in 1994.

Mr. Dupuis: That makes sense, it was a slow year.

Mr. Guimond: A slow year.

Mr. Dupuis: Yes, the slowest.

Mr. Guimond: I'll use 1993 and 1992 as an example. If I tell you that in 1993, it was 216,117 tons and in 1992, 369,891 tons?

Mr. Dupuis: That is right.

Mr. Guimond: Was 1992 an exceptional year for lumber at the Port of Cacouna?

Mr. Dupuis: It was the best year ever. In 1993-94, there was an incredible hike in the American price. So the mills turned towards the local market rather than focusing on export markets.

Mr. Guimond: I will also tell you, even if I don't know anything at all about this issue, that 369,891 tons does not represent a good base year, that this result was inflated because of four particular factors that you know about very well, namely a strike in Trois-Rivières, a work slowdown in Montreal, the reconstruction of Koweit following the Gulf War and hurricane Andrew. Is it possible that because of these four reasons, we have erroneous figures for 1992 and that the real ones, to compare with Cacouna, would be more like those of 1994?

Mr. Dupuis: No, I will tell you that the four reasons you gave do not necessarily explain why it was a better year.

On the contrary, because of hurricane Andrew, the lumber was shipped to the United States rather than towards export markets. Montreal, as far as I know — I do not do any general handling — does not have a lot of lumber shipments. We never had a lot, except for hard wood. What was the other reason?

Mr. Guimond: The work slowdown in Montreal and the strike in Trois-Rivières.

Mr. Dupuis: Trois-Rivières never handled lumber.

Mr. Guimond: And the rebuilding of Koweit.

Mr. Dupuis: Trois-Rivières never handled lumber.

Mr. Guimond: Mr. Gaudreault keeps comparing the data for Quebec and for Cacouna, and by a strange coincidence, Mr. Gaudreault always uses 1992 as the base year.

[*Text*]

M. Dupuis: Oui, parce qu'en 1992, il y avait encore du bois à Québec. Il faut quand même constater que Cacouna a eu la meilleure année de tous les temps en bois et que Québec a eu aussi une bonne année en bois. Mais après 1992, une bonne partie de la production de bois s'est retrouvée aux États–Unis pour une raison principale, l'ouragan Andrew, et aussi la fermeture de beaucoup de forêts dans l'Ouest des États–Unis.

Les prix ont augmenté. Au lieu d'expédier outre–mer, ils ont expédié aux États–Unis, ce qui pour nous est local. Aux États–Unis, il n'y a aucun navire s'occupant de cela. Si la suggestion est que le bois est parti de Québec pour aller à Cacouna parce que cela a continué, je dirais que ce n'est pas nécessairement ça. C'est sûr que les coûts font quelque chose. Il faut quand même en arriver à 1994. En 1993, il y a eu une diminution dans tous les ports. Pour 1994, c'est une autre histoire. Pour 1994, on a eu une question de taxes qui a fait qu'une partie de la cargaison est partie. C'est une question de taxes de l'Association des employeurs maritimes, bien sûr.

The Chairman: Mr. Comuzzi.

Mr. Comuzzi: There are other competitive companies in the stevedoring industry.

Mr. Dupuis: Definitely, yes.

Mr. Comuzzi: So you would be competing for the labour along with someone else?

Mr. Dupuis: Yes, definitely.

Mr. Comuzzi: You seem to be a very successful entrepreneur in this area since 1978. I leave you with this question. If this methodology of doing business were changed in the port section we talked about earlier, would you then be able to deal directly with the longshoremen or their unions? Would it enhance your position? Would it reduce the costs of transportation through the ports you do business in?

Mr. Dupuis: Definitely.

The Chairman: I want to thank Mr. Dupuis and Mrs. Lapointe for coming before our committee. Your presentation was solid and your answers were highly knowledgeable. We appreciate that very much.

Mr. Dupuis: Thank you very much and good luck.

The Chairman: We now come to our last presentation for this afternoon. My French is not very good so you'll have to correct me if I'm wrong—Les Pilotes du Bas Saint–Laurent.

• 1645

A voice: Very well done.

The Chairman: Thank you very much for coming before us. We're looking forward to your presentation. We'd ask you to introduce yourselves and then proceed with your presentation.

Mr. Michel Pouliot (President, Les Pilotes du Bas Saint–Laurent): This is Michel Galibois, the vice–president of the lower St. Lawrence pilots, and Jean Lapointe, the secretary–treasurer.

[*Translation*]

Mr. Dupuis: Yes, because in 1992, there was still lumber going through Quebec. One must also recognize that Cacouna had the best year ever as far as lumber was concerned and that Quebec also had a good year for lumber. But after 1992, a good part of the lumber production ended up in the United States for one main reason, hurricane Andrew, and also because of the closing of some forests in the western region of the United States.

Prices went up. Instead of shipping overseas, we shipped to the United States, which we consider a local market. In the United States, there is no ship for that. If you are suggesting that the lumber went to Cacouna instead of Quebec because that continued, I would say that it is not necessarily so. Of course, costs have something to do with it. But we do have to get to 1994. In 1993, there was a slowdown in all ports. The year 1994 is another story. In 1994, because of a tax issue, part of the cargo left. Of course, it was a tax issue with the Maritime Employers Association.

Le président: Monsieur Comuzzi.

M. Comuzzi: Il y a d'autres entreprises concurrentielles dans le secteur de l'arrimage.

M. Dupuis: Certainement.

M. Comuzzi: Vous êtes en concurrence avec quelqu'un d'autre pour la main–d'oeuvre?

M. Dupuis: Certainement.

M. Comuzzi: Vous semblez être une entreprise très prospère dans ce secteur depuis 1978. Je vous pose donc la question suivante. Si la façon de procéder dans les ports changeait, comme on le disait tout à l'heure, pourriez–vous alors traiter directement avec les débardeurs ou leurs syndicats? Votre position s'en trouverait–elle améliorée? Les coûts de transport dans les ports où vous exercez vos activités s'en trouveraient–ils réduits?

M. Dupuis: Certainement.

Le président: Je tiens à remercier M. Dupuis et M^me^ Lapointe d'être venus témoigner au comité. Votre exposé était solide et vos réponses démontraient de grandes connaissances. C'est quelque chose que nous apprécions beaucoup.

M. Dupuis: Je vous remercie et bonne chance dans vos travaux.

Le président: Nous arrivons maintenant au dernier exposé de l'après–midi. Mon français n'est pas très bon, alors vous m'excuserez si je prononce mal—Les Pilotes du Bas Saint–Laurent.

Une voix: Très bien.

Le président: Merci beaucoup d'être venus. Nous avons hâte d'entendre votre exposé. Nous vous demandons de bien vouloir vous présenter et de procéder ensuite avec votre exposé.

M. Michel Pouliot (président, Les Pilotes du Bas Saint–Laurent): Je vous présente M. Michel Galibois, vice–président des Pilotes du Bas Saint–Laurent, et M. Jean Lapointe, secrétaire–trésorier.

[*Texte*]

Monsieur le président, en mon nom personnel et au nom de mes confrères pilotes de la région du Bas–Saint–Laurent, appelée circonscription numéro 2, la région des Laurentides, qui couvre la partie du fleuve Saint–Laurent comprise entre Les Escoumins et le Port de Québec, incluant le Saguenay, je vous remercie, ainsi que les membres du Comité, de me donner l'occasion de vous soumettre le point du vue des pilotes du Bas–Saint–Laurent sur l'étude que vous conduisez.

Qu'il me soit permis de vous signaler que j'ai l'avantage de profiter d'une connaissance du pilotage au Canada et à travers le monde, étant moi–même pilote actif depuis 30 ans et ayant eu le grand privilège d'avoir été élu à la présidence de l'Association des pilotes maritimes du Canada et de l'*International Maritime Pilots Association*. Je suis, par conséquent, bien au fait de la situation du pilotage partout au Canada et à travers le monde, sur tous les continents. Ainsi, vous me permettrez, à l'occasion, de vous parler de ce qui se passe ailleurs dans les autres pays.

Le pilotage est une réalité du transport maritime et un élément fondamental de la sécurité de la navigation et de la protection de l'environnement, non seulement au Canada, mais partout dans le monde. Les pilotes sont dans le domaine du transport maritime ce que les chirurgiens sont dans le domaine de la santé, des spécialistes ayant des connaissances et des habiletés particulières. C'est des pilotes que dépendent la sécurité maritime et la protection de nos eaux et de nos rives, de notre environnement, du milieu où vivent et se reproduisent la flore, la faune et quantité de poissons et animaux aquatiques. C'est également des pilotes que dépendent le milieu où s'approvisionnent vos communautés urbaines en eau potable, nos infrastructures portuaires, les bâtiments qui y circulent et la vie des gens qui en tirent leur subsistance, y travaillent ou y passent leurs loisirs.

Sur le Saint–Laurent, comme à peu près partout à travers le monde, la conduite des navires dans les eaux restreintes ou à l'approche des côtes est confiée à des spécialistes qui, d'une part, ont des connaissances locales et des habiletés dont ils ont fait preuve lors d'examens très sévères de la profession et supervisés par des personnes qui ont elles–mêmes ces connaissances, et d'autre part, ont cette formation que les marins—qu'ils soient officiers ou capitaines—n'ont simplement pas.

Ces spécialistes, ce sont les pilotes brevetés. Au Canada, principalement sur le Saint–Laurent et les Grands Lacs, l'intérêt parfois trop mercantile des gens qui ont la propriété des navires qui y transitent et des associations qui les représentent ont toujours été à la base de la remise en question du pilotage légiféré et organisé sur la côte Atlantique comme sur la côte Pacifique, y compris le fleuve Fraser. Le gouvernement canadien, en approuvant la Loi sur le pilotage et les règlements d'application comme il l'a fait pour les régions des Laurentides et des Grands Lacs, a reconnu que le pilotage est une service nécessaire pour assurer la sécurité de la navigation et la protection de nos eaux et de notre environnement.

Le 24 octobre 1994, le Sous–comité de la Voie maritime du Saint–Laurent, présidé par M. Joe Comuzzi, ici présent, déposait auprès du ministre canadien des Transports son rapport sur la fiabilité et l'avenir de la Voie maritime. Au nom des

[*Traduction*]

Mr. Chairman, on behalf of my fellow pilots from the Lower St–Lawrence region, known as marine district number two, the Laurentian region, that covers the part of the St–Lawrence River between Les Escoumins and The Port of Quebec, including the Saguenay, I would like to thank you and the Committee members for giving me the opportunity to express the views of the Lower St–Lawrence pilots on the study you are carrying out.

I would like to point out that I am familiar with pilotage operations both in Canada and abroad, since I was an active pilot for 30 years and had the great privilege of beeing elected Chairman of the Canadian Marine Pilots Association and of the International Maritime Pilots Association. I am therefore fully aware of the pilotage situation troughout Canada and the rest of the world, and I hope you do not mind if I sometimes refer to what is happening in other countries.

Pilotage in an inherent part of shipping and a critical factor in navigation safety and environmental protection, not only in Canada, but throughout the world. Pilots are to marine transportation what surgeons are to the health sector, experts with special skills and knowledge. Pilots ensure that our waters are safe and oversee the protection of our waters, our shores and our environment, where many species of fish and marine animals, as well as flora and wildlife live and reproduce. Pilots also have a role in protecting the source of drinking water for urban communities, port facilities and the ships that go through, as well as in the lives of those who depend on those facilities for their survival, those who work there, and those who spend their free time enjoying marine related activities.

Like in most places in the world, on the St–Lawrence River, the comings and goings of ships in confined waters or near the coast are overseen by experts who, on the one hand, know the local area and have proven their skills through very stringent professionnal examinations and who are supervised by people sharing the same knowledge, and on the other hand, have a type of training that seamen—be they officers or captains—simply do not have.

Those experts are licensed pilots. In Canada, especially on the St–Lawrence and the Great Lakes, ship owners sometimes focus too much on the commercial side of their activities and their associations have always been the spearheads in challenging legislated and organized pilotage along the Atlantic and Pacific coasts, including on the Fraser River. By approving the Pilotage Act and inforcement regulations, as it did for the Laurentian and Great Lakes regions, the Canadian government recognized that pilotage was essential to ensure navigation safety as well as water and environmental protection.

On october 24th, 1994, the St–Lawrence Seaway Subcommittee, chaired by Mr. Joe Comuzzi, who is here today, submitted its report on the viability and future of the seaway to the Canadian Minister of Transport. On behalf of the Lower St–

[*Text*]

pilotes du Bas–Saint–Laurent, je saisis aujourd'hui l'occasion pour vous faire part de notre grand étonnement sur le contenu de certaines des recommandations du rapport et plus particulièrement sur le contenu des recommandations concernant le pilotage sur le Saint–Laurent et les Grands Lacs. Vous constaterez à la lecture du rapport qu'il est loin d'y avoir unanimité parmi les membres du Sous–comité, particulièrement sur les recommandations concernant le pilotage.

• 1650

Les pilotes du Bas–Saint–Laurent, fiers de la qualité incontestable de leurs services et de l'expérience professionnelle de tous leurs membres, sont convaincus de la justesse et de la pertinence de la dissidence émise par un membre du Sous–comité sur le pilotage.

Le contenu de cette dissidence reflète une connaissance factuelle des exigences du Saint–Laurent et aussi une sensibilisation non présente chez les autres membres du Sous–comité, des dangers environnementaux inestimables qu'un accident maritime pourrait causer à tout l'écosystème longeant les rives du Saint–Laurent et des Grands Lacs.

Nous sommes persuadés que le Comité permanent des transports est conscient des coûts exorbitants et des conséquences irréparables des accidents maritimes et qu'il n'adhérera pas aux recommandations 1 et 3 du rapport du Sous–comité.

Il ne faudrait pas que pour des objectifs privés de profitabilité, on hypothèque à tout jamais un bien public, à savoir notre environnement, nos eaux, la flore et la faune aquatique qui s'y retrouvent et la santé de nos communautés riveraines.

Comme nous le disions dans notre rapport au Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversement en milieu marin, le comité Brander–Smith, en octobre 1989, lorsqu'on cherche par tous les moyens à vouloir exempter du pilotage obligatoire des navires dans des eaux aussi sensibles écologiquement que le bassin des Grands Lacs, on doit se poser de sérieuses questions.

Le bassin des Grands Lacs est à ce titre le poumon du Saint–Laurent. Nous continuons à préconiser que le système de pilotage obligatoire pour tous les navires commerciaux soit mis en place dans les plus courts délais afin d'éviter que l'effort de dépollution qui se fait dans le Saint–Laurent soit mis en péril. La remise de cette question, selon le rapport de M. Comuzzi, est un des déficits chroniques de l'Administration de pilotage des Laurentides.

Le Sous–comité de la Voie maritime du Saint–Laurent concluait ainsi. La seule solution, compte tenu de notre recommandation initiale concernant un organisme binational, consisterait à transférer cette responsabilité à cet organisme. Il faudrait pour cela que la Loi sur le pilotage de 1972 soit abrogée et que les administrations de pilotage soient dissoutes.

Le Sous–comité concluait également que les systèmes de positionnement par satellite et la navigation assistée par ordinateur constituaient des solutions de rechange au pilotage traditionnel supérieures sur le plan technologique. Je ne puis que m'inscrire en faux relativement à ces conclusions. Les systèmes de positionnement par satellite et la navigation assistée par ordinateur ne seront jamais autre chose que des aides à la navigation, tout comme les radars.

[*Translation*]

Lawrence pilots, I would like to take this opportunity to tell you how astounded we were at some of the report's recommendations, especially those on pilotage on the St–Lawrence River and the Great Lakes. When you read the report, you can see that members of the subcommittee were far from unanimous, especially on the recommendations on pilotage.

The Lower St. Lawrence pilots, proud of the undeniable quality of their services and of the professionalism shown by all of their members, strongly feel the dissidence expressed by one member of the pilotage subcommittee was most appropriate and relevant.

That dissenting voice showed the member had a factual knowledge of the situation on the St. Lawrence River and an awareness the other members did not have of the incalculable environmental damage a marine accident could cause to the entire ecosystem along the shores of the St. Lawrence River and Great Lakes.

We are convinced the Standing Committee on Transport is aware of the exorbitant costs and irreparable consequences of marine accidents and that it will not support recommendations 1 and 3 in the subcommittee's report.

Profitability objectives of private businesses must not be met at the expense of eternally jeopardizing a public good, namely our environment, our waters, the aquatic flora and wildlife there and the health of our water side communities.

As we said in our report to the Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability, the Brander–Smith Committee, in October 1989, we really have to wonder what is going on when ship owners try to find all sorts of ways to get exempted from mandatory pilotage in such environmentally sensitive waters as the Great Lakes basin.

The Great Lakes basin is really the St. Lawrence River's lifeline. We still want a mandatory pilotage system for all commercial ships to be implemented as soon as possible to ensure the cleanup efforts along the St. Lawrence River are not jeopardized. According to Mr. Comuzzi's report, the fact that the Laurentian pilotage authority keeps postponing that decision is a serious handicap.

That was the conclusion of the St. Lawrence Seaway Subcommittee. Given our initial recommendation to have a bi–national organization, the only solution would be to transfer that responsibility to the aforementioned organization. That would mean that the 1972 Pilotage Act would have to be rescinded and the pilotage authorities dissolved.

The subcommittee also concluded that the satellite system and computer assisted navigation could be viable high tech replacements for traditional pilotage. I can only disagree with those conclusions. The satellite system and computer assisted navigation will never be more than navigation tools, just as radars are.

[*Texte*]

Ces systèmes ne doivent être utilisés que par des personnes qui ont des connaissances locales approfondies, ne serait-ce qu'en cas de défectuosités, de pannes ou d'erreurs dans la présentation d'une position, entre autres. Laissés entre les mains de personnes qui n'ont pas les connaissances locales d'un expert, ces instruments peuvent même être la cause d'incidents majeurs. Contrairement aux jeux électroniques, en navigation, l'erreur ne peut pas être effacée. Il n'y a pas de reprise et le temps de réaction est plus court.

Pendant que nos associations d'armateurs réclamaient dans le passé la réglementation du pilotage, celles-ci en parallèle demandaient le développement de services d'appoint à la Garde côtière canadienne, des stations côtières, des tours radars et des services de soutien au trafic maritime.

L'hiver, certains armateurs vont instituer dans le golfe un système privé de briseurs de glace dont les compétences n'ont pas été vérifiées. Certains mêmes sont des étrangers. D'autres ont navigué sur des petits navires et n'importe qui peut mettre son nom sur cette liste. Ils s'assurent, en contrepartie, de la disponibilité et de l'assistance des brise-glace aux frais des contribuables.

Des centaines de millions de dollars ont été investis en infrastructures ou en services par la Garde côtière canadienne pour répondre à la demande de nos associations d'armateurs et, il faut l'avouer, nos plaisanciers. Les coûts des services de pilotage sont bien en-deçà des frais d'investissement et de gérance ou d'entretien qui en résultent.

Ces systèmes sont loin d'être nécessaires dans certains cas. Il y a de la duplication et place à une rationalisation qui permettrait au gouvernement de réaliser des économies substantielles.

Je désire simplement vous indiquer certaines de ces dépenses particulières et limitées à notre circonscription: premièrement, la tour radar à Lévis; deuxièmement, le Centre STM et la tour radar Les Escoumins, autrefois exploitée et gérée par le pilotage dans un édifice modeste mais dont l'efficacité était adéquate quant à nous; le système DADS, dont l'efficacité est loin de répondre aux attentes actuelles.

[*Traduction*]

Those systems should only be used by people with a thorough knowledge of the local community, if only to be able to identify slight anomalies, problems or errors in the presentation of a position, among other things. If that is left up to someone other than an expert in these matters, those instruments may even cause major incidents. Unlike computer games, in navigation, the mistake cannot be erased. There is no replay and the reaction time is shorter.

In the past, our ship owners associations wanted pilotage to be regulated, but at the same time, they wanted the Canadian Coast Guard to provide support services, coastal stations, radar towers and support services for marine traffic.

In the winter, in the Gulf of the St. Lawrence, some ship-owners set up their own system of ice-breakers whose qualifications have not been checked. Some are even foreigners. Others may have navigated smaller ships and anyone can put their name on the list. In return, they make sure icebreakers are available for help at taxpayers' expense.

To respond to demands by our ship-owners associations and, admittedly, our recreational boaters, the Canadian Coast Guard invested hundreds of millions of dollars in facilities and services. The cost of the pilotage services are far lower than the ensuing investment, management or maintenance costs.

In some cases, those systems are certainly not required. There is overlapping and room for streamlining, which could translate into significant savings for the government.

I would simply like to point out some of the expenditures made in our particular district: first of all, the radar tower in Lévis; secondly, the STM Centre and the radar tower in *Les Escoumins*, which, in our view, used to be operated and managed quite adequately by pilotage from a modest building; the DAX system, whose effectiveness in no way meets current expectations.

• 1655

Alors même que l'on investissait à grands frais pour développer et mettre en place des services d'appoint de terre à la demande de nos associations d'armateurs, ces derniers, du moins nos armateurs canadiens, contestaient le pilotage obligatoire et contestent toujours les ajustements tarifaires dont l'Administration de pilotage des Laurentides a besoin pour atteindre son autonomie financière. Ces ajustements ne représentent, pour un navire de lac, du moins pour notre circonscription, qu'environ 100$ par voyage.

Monsieur le président, la raison fondamentale à la base du déficit budgétaire et opérationnel de l'Administration de pilotage des Laurentides découle directement du mécanisme prévu par la Loi sur le pilotage, qui devrait permettre à l'Admistration d'ajuster ses tarifs pour atteindre son autosuffisance financière. L'Association des armateurs canadiens, en l'occurrence, a utilisé à outrance son droit d'opposition, empêchant de ce fait l'Administration d'ajuster ses tarifs pour qu'ils reflètent ses coûts réels et qu'elle atteigne son autonomie financière. Ce faisant, les armateurs réussissaient non seulement à retarder l'application des hausses tarifaires requises, mais également à obtenir de façon déguisée des subventions que le contribuable canadien doit assumer.

While huge sums of money were being spent on support services on shore at the request of our ship-owners associations, those very same ship-owners, at least the canadian one, were objecting to mandatory pilotage and still object to the rate increases the Laurentian pilotage authority needs to impose to become financially independent. Those rate adjustments would mean an increase of just $100 or so per trip for a laker, at least in our district.

Mr. Chairman, the authority's budget and operational deficit is essentially due to the mechanism under the Pilotage Act whereby the authority can adjust its rates to become financially independent. In fact, the Canadian Ship-Owners Association objected so vehemently that the authority could not increase its rates to reflect its real costs and become financially independent. By doing so, ship-owners succeeded not only in postponing the increase, but also indirectly managed to get subsidies that, in the end, come out of Canadian taxpayers' pockets.

[*Text*]

C'est précisément à ce chapitre que des actions doivent être prises pour rendre les administrations moins dépendantes des subventions du gouvernement canadien tout en maintenant un mouvement efficace et compétitif des biens sur notre Saint–Laurent, au profit des ports que l'on y trouve. Les services d'appoint payés à grands frais par le gouvernement canadien pourront ainsi être réduits substantiellement.

Monsieur le président, la sécurité de la navigation demeure un élément primordial d'un transport maritime efficace et en accord avec les objectifs du gouvernement canadien en matière de sécurité et d'environnement. Tout comme les chirurgiens dans le domaine de la santé, les pilotes ont la compétence, l'expérience et la formation qui garantissent cet objectif à un coût moindre que ce que l'on retrouve un peu partout au Canada et à travers le monde.

Quel est le coût des accidents impliquant l'*Exxon Valdez* et l'*Amoco Cadiz*? Quelles sont les conséquences de ces catastrophes sur l'environnement et sur la société? Plusieurs milliards de dollars, sans doute, mais personne ne pourra jamais l'établir véritablement.

Au chapitre du transport maritime, le pilotage organisé est de loin le service de sécurité le plus économique. La conduite des navires doit demeurer entre les mains d'experts. Le gouvernement ne doit pas laisser aux associations d'armateurs et/ou aux propriétaires de navires la responsabilité de déterminer qui est habile et compétent à guider les navires sur le Saint–Laurent. Les intérêts mercantiles sont très souvent responsables de la bêtise humaine.

En terminant, je désire souligner les conclusions d'un rapport récent de M. Brad Pierce, analyste sénior des politiques pour le State's Office of Management and Budget, en Alaska. Ce rapport fait suite à une étude de l'effet d'un système de pilotage non réglementé et ouvert à la compétition et aux intérêts mercantiles. Je cite:

> General deregulation would subordinate the safety concerns of the public to the economic interests of pilots and shippers, creating a recipe for disaster. A preferred alternative perhaps would be to create a state pilotage authority. . .

Au Canada, la Loi sur le pilotage et le système organisé de pilotage institué depuis 1971 ont été mûrement réfléchis en vue d'assurer la sécurité de la navigation dans nos eaux. Le Saint–Laurent est une voie d'eau des plus exposées à des accidents susceptibles d'affecter l'environnement et la navigation commerciale. Nous croyons que les administrations ont un rôle important à jouer et qu'elles doivent demeurer. Elles doivent, il va de soi, rationaliser leurs opérations afin de réduire leurs frais. Le système actuel ne va pas si mal; plus de 99 p. 100 des transits se font sans incident. Il ne faudra jamais oublier que des navires de plus en plus gros transitent dans nos eaux.

Les associations d'armateurs et les armateurs n'ont jamais critiqué ou même remis en question la qualité des services. Pourquoi alors remettre en question un système de pilotage essentiel à la sécurité et à la bonne marche de la navigation à un coût qui se compare avantageusement à ce qui existe ailleurs?

[*Translation*]

That is why action must be taken to make authorities less dependant on government subsidies, while at the same time maintaining efficient and competitive movement of goods on the St. Lawrence River, and make it profitable for the port involved. If that were the case, costly support services provided by the Canadian government could be substantially reduced.

Mr. Chairman, navigation safety remains a critical part of an efficient marine transportation system and meets the Canadian government's safety and environmental objectives. Just like surgeons in the health sector, pilots have the skill, experience and training to ensure that objective is met at a lower cost than what you see in Canada and the rest of the world.

How much did Exxon Valdez and Amoco Cadiz cost? What impact did those catastrophes have on the environment and society? Several billion dollars, no doubt, but no one will ever be able to say exactly how much.

As for marine transportation, organized pilotage is by far the most cost effective safety system. Control of the movement of ships must be left up to experts. The government must not leave it up to ship–owners association and/or ship–owners themselves to decide who is skilled enough to control the movement of ships along the St. Lawrence River. Pursuit of profit can too often lead to foolishness.

In closing, I would like to draw your attention to the conclusions of a recent report by Mr. Brad Pierce, Senior Policy Analyst for the State's Office of Management and Budget in Alaska. The report is a follow–up to a study on the effects of an unregulated pilotage system that is based on competitiveness and economic interests. I quote:

> La déréglementation généralisée accorderait la priorité aux intérêts mercantiles des pilotes et des armateurs aux dépens de la sécurité de la population, ouvrant ainsi la porte à un désastre éventuel. Une meilleure option serait d'établir une administration de pilotage régie par l'État.

In Canada, a lot of thought went into the Pilotage Act and the organized pilotage system implemented in 1971 to make sure navigating our waters would be safe. The St. Lawrence River is one of the waterways most prone to accidents that could affect the environment and commercial navigation. We think authorities have an important role to play and that they should remain. It goes without saying that they should streamline their operations to reduce costs. The current system is not so bad; more than 99% of transits occur without incidents. It is also important to bear in mind that increasingly large vessels pass through our waterways.

Ship–owners associations and ship–owners themselves have never criticized or challenged the quality of services. So why should a safety based pilotage system be challenged if it makes for smooth navigation and its costs are in line with other systems?

[*Texte*]

Donnons aux administrations les moyens d'atteindre leur autonomie financière, mais réduisons les services d'appoint qui ne sont pas nécessaires. Une rationalisation de ces services s'impose si le gouvernement désire réaliser des économies sans pour autant compromettre la sécurité de la navigation.

[*Traduction*]

Let's give authorities the tools to become financially independent, but let's reduce unnecessary support services. Those services must be streamlined if the government wants to cut costs without jeopardizing navigation safety.

• 1700

Thank you very much. If I may just add—

The Chairman: Mr. Pouliot, I understand there's an addendum, but we can pick that up and have a read through it.

Mr. Pouliot: I'm not going to read through it. I was just going to tell you there was one.

The Chairman: Thank you.

Mr. Pouliot: There was something I was going to mention, if you'll allow me just one minute.

The Chairman: Well, we'd like to—

Mr. Pouliot: The annexes have been indicated here, and I won't go through them, but we've attempted to address what we've heard on many occasions are the different problem areas. We've tried to address our position on these with the annexes.

The Chairman: We thank you very much for that written brief to the committee. It will serve our purposes well.

I will allow Mr. Comuzzi to start only because they have an earlier plane to catch than we do to get back to Ottawa.

Mr. Comuzzi: Thank you, Mr. Pouliot, and welcome, gentlemen.

There are two ways to balance a budget. One is, as you suggested, to raise rates, and we're told the shipowners can't afford to pay any more. The other way is to lower fees. That's just a comment.

Your concerns are really our concerns when you discuss the environment and safety. I want to be absolutely clear with you that our ultimate concern is the safety of marine transportation in Canada and beyond.

How many pilots do you have in your system?

Mr. Pouliot: In my area of the lower St. Lawrence, we're 70. Ten years ago we were 95. We are entrepreneur pilots, so we reduce the numbers based on traffic.

Mr. Comuzzi: What is the distance you travel?

Mr. Pouliot: It's 123 nautical miles.

Mr. Comuzzi: Is it the custom to have only one pilot on each ship that's travelling that distance?

Mr. Pouliot: No. We have one pilot on normal trips. We have two pilots when the trip is more than 11 hours. We have two pilots on big tankers over and above 40,000 dead weight tonnes. We have two pilots during winter season—from when winter sets in until the spring.

Merci beaucoup. Si vous le permettez, j'ajouterai seulement. . .

Le président: Monsieur Pouliot, je crois qu'il y a un addenda, mais nous pourrons l'insérer au compte rendu et le lire.

M. Pouliot: Je ne le lirai pas au complet. J'allais seulement vous dire qu'il y en avait un.

Le président: Merci.

M. Pouliot: Il y a quelque chose que j'allais mentionner, si vous voulez bien m'accorder un instant.

Le président: Eh bien, nous aimerions. . .

M. Pouliot: Les annexes sont indiquées ici et je ne les lirai pas, mais nous avons tenté d'y aborder les différentes questions qui semblent poser des problèmes, d'après ce que nous avons souvent entendu dire. Nous avons tenté de donner notre position sur ces questions dans les annexes.

Le président: Nous vous remercions beaucoup d'avoir remis ce mémoire au comité. Il nous aidera beaucoup.

Je vais permettre à M. Comuzzi de poser les premières questions seulement parce qu'il doit prendre un vol plus tôt que le nôtre pour retourner à Ottawa.

M. Comuzzi: Je vous remercie, monsieur Pouliot, et bienvenue, messieurs.

Il y a deux façons d'équilibrer un budget. La première, comme vous l'avez dit, est d'augmenter les taux, mais on nous dit que les armateurs ne peuvent payer davantage. L'autre façon est de réduire les droits. C'est seulement un commentaire que je fais.

Vos préoccupations rejoignent vraiment les nôtres, en ce qui concerne l'environnement et la sécurité. Je tiens à ce qu'il soit absolument clair que notre préoccupation ultime concerne la sécurité du transport maritime au Canada et ailleurs.

Combien de pilotes avez-vous au total?

M. Pouliot: Dans mon secteur du Bas-Saint-Laurent, nous sommes 70. Il y a 10 ans, nous étions 95. Nous sommes des pilotes entrepreneurs et nous réduisons donc nos effectifs en fonction du trafic maritime.

M. Comuzzi: Quelle distance parcourez-vous?

M. Pouliot: Nous parcourons 123 milles nautiques.

M. Comuzzi: Avez-vous habituellement un seul pilote sur chaque navire qui parcourt cette distance?

M. Pouliot: Non, nous avons un pilote pour les voyages normaux. Nous avons deux pilotes lorsque le voyage prend plus de 11 heures. Nous avons deux pilotes à bord des grands pétroliers dont le port en lourd dépasse 40 000 tonnes. Nous avons aussi deux pilotes pendant l'hiver—du début de l'hiver jusqu'au printemps.

[*Text*]

Mr. Comuzzi: Do you make the call on that? Do pilots make the call on whether you have one or more pilots?

Mr. Pouliot: Oh, no. This is clearly established in the tariffs and in the Laurentian Pilotage Authority regulations. It's also in our service contract. In fact, there was an inquiry not very long ago into double pilotage.

Mr. Comuzzi: For each pilot you supply to a shipowner, what is the cost?

Mr. Pouliot: The average cost is $1,200. I must add to this, since you are talking about costs. For double pilotage on slower vessels, which most of the time are the Canadian ships, we only charge for one pilot.

Mr. Comuzzi: I'm advised that for the last several years you've been going into the general revenue fund for approximately $5 million a year. Is that correct?

Mr. Pouliot: I think you'd be better off asking that question of the Laurentian Pilotage Authority. They are the ones who receive this. But I believe it's in the vicinity of $5 million, yes.

Mr. Comuzzi: What amount do you have in reserve in your pension fund today for the 70 pilots?

Mr. Pouliot: We have no reserves. We have sufficient funding for the people who are presently on pension and for those who are presently active.

Mr. Comuzzi: You don't have any figure on that?

Mr. Pouliot: It would be in the vicinity of $50 million. And only pilots have put in to the fund; no one else.

Mr. Comuzzi: Was there no contribution from the feds?

Mr. Pouliot: Absolutely not. Not one cent.

Mr. Comuzzi: The one contribution from the feds, then, is their $5 million or so that they used to pick up the deficit?

Mr. Pouliot: That's the general tariff, which doesn't only apply—

Mr. Comuzzi: Recently, Mr. Pouliot, at another meeting of this committee, the Canadian Air Line Pilots Association, supported by the Air Navigation System of Canada, agreed totally with the concept of the new technology available and advised that they were willing to support the Global Positioning System for all aircraft over which they have jurisdiction. That's both the air traffic controllers and the Canadian Air Line Pilots Association.

Specifically of the president of that organization, I asked if he could do that for all of the airlines over Canada and North America at one time, which is a huge number—5,000 to 6,000 airplanes at one time and usually about 200 ships in the St. Lawrence, at the outside—why could he not do it for ships? The answer was, with all the technology available, you could do it for ships within a metre, if you wanted to. That was the answer from a group of people I respect a great deal.

[*Translation*]

M. Comuzzi: Est–ce vous qui prenez la décision? Est–ce aux pilotes de décider s'il en faut un ou deux?

M. Pouliot: Oh, non. C'est clairement précisé dans le tarif et les règlements de l'Administration de pilotage des Laurentides. C'est également dans notre contrat de services. Il y a même eu une enquête il y a quelque temps au sujet du pilotage en double.

M. Comuzzi: Combien un armateur doit–il payer pour chaque pilote que vous lui fournissez?

M. Pouliot: Le coût moyen est de 1 200$. Puisque nous parlons de coûts, cependant, je dois ajouter que pour les navires lents à bord desquels il faut envoyer deux pilotes, c'est–à–dire des navires canadiens pour la plupart, nous faisons payer pour un pilote seulement.

M. Comuzzi: On m'informe qu'au cours des dernières années, vous avez puisé dans les recettes générales environ cinq millions de dollars par année. Est–ce exact?

M. Pouliot: Je pense que vous feriez mieux de poser la question aux représentants de l'Administration de pilotage des Laurentides. C'est à eux qu'il faut poser la question. Je crois cependant que c'est de l'ordre de cinq millions de dollars, en effet.

M. Comuzzi: À combien s'élèvent aujourd'hui les réserves de votre caisse de retraite pour les 70 pilotes?

M. Pouliot: Nous n'avons pas de réserves. Nous avons suffisamment de fonds pour verser les pensions aux retraités actuels et aux pilotes encore actifs présentement.

M. Comuzzi: Avez–vous des chiffres à ce sujet?

M. Pouliot: Il s'agit d'environ 50 millions de dollars. Et seuls les pilotes ont contribué à cette caisse. Personne d'autre.

M. Comuzzi: Le gouvernement fédéral a–t–il contribué?

M. Pouliot: Absolument pas. Pas un cent.

M. Comuzzi: La seule contribution du gouvernement fédéral est donc représentée par les quelque cinq millions de dollars versés pour combler le déficit?

M. Pouliot: Il s'agit du tarif général, qui s'applique seulement à. . .

M. Comuzzi: À une autre réunion récente du comité, monsieur Pouliot, les représentants de l'Association canadienne des pilotes de ligne, appuyés par ceux du Système de navigation aérienne du Canada, ont totalement accepté le concept de la nouvelle technologie et dit qu'ils étaient disposés à appuyer le système de positionnement global pour tous les appareils qui relèvent de leur secteur. Il s'agit des contrôleurs de la circulation aérienne et de l'Association canadienne des pilotes de ligne.

J'ai demandé plus particulièrement au président de cette organisation pourquoi ils ne pourraient pas contrôler les navires de la même manière, s'ils pouvaient contrôler tous les appareils de toutes les lignes aériennes du Canada et d'Amérique du Nord en même temps, ce qui représente un nombre effarant—5 000 à 6 000 appareils en même temps, tandis qu'il y a habituellement environ 200 navires seulement sur le Saint–Laurent? Il a répondu que, avec les moyens technologiques dont nous disposons, on peut faire le calcul pour des navires avec une marge d'erreur de moins d'un mètre si l'on veut. C'est ce que nous ont dit des gens que je respecte beaucoup.

[*Texte*]

Say we satisfied all the safety requirements and environmental concerns and proved to your organization that all the concerns you've mentioned today and prior could be met. You've done an admirable job—I don't want you to think you haven't—but say technology overtakes us. If there were some dispute between you and this committee, say we went to the very best authority in the world to satisfy the dispute and they came down in favour of the new technology. What would your position be?

Mr. Pouliot: That's quite a long question. I'm trying to understand whether you're telling me I'm going to be replaced by ECDIS and the Global Positioning System.

Mr. Comuzzi: I said "if".

Mr. Pouliot: Let me get this straight.

Technology has been with us forever, not just this year or last year. When radar came on the scene, there was no radar in ships. It was welcomed by mariners and more welcomed by pilots. We use the GPS. We use electronic charts. We encourage it. We go to committees. We think this is a great thing. This is an added aid to navigation that has to be used in the hands of people who know where they're going.

Do you know what that has done? When I began as a pilot 30 years ago, the largest ship in the St. Lawrence River was 25,000 tonnes. Last fall we had a 285,000-tonne vessel in Quebec City because we have better instruments. We are using the same river and the same channel. It's only been dredged a little bit. There's no change.

Why did that happen? Because of technology. We're able to use the additional technology to help us give a better, safer and more consistent service in all weathers. We use technology every day. It helps us do our job.

Mr. Comuzzi: Thank you, Mr. Pouliot.

Thank you, Mr. Chairman, for those questions. I gathered the answers.

The Chairman: Thank you, Mr. Comuzzi.

As a supplementary, Mr. Pouliot, I'm not so sure anyone's arguing the necessity of a pilot on board a ship. I think, and this committee has heard it time and time again, that fees, wages, administrative costs—in a nutshell, organized pilotage—are simply taking too big a piece of the marine sector pie. That's what we're hearing time and time again from a diverse group. Why do you suppose that is?

Mr. Pouliot: Well, I think the brief we've put before you will try to answer this. We've put some comparisons as to the costs of pilotage.

[*Traduction*]

• 1705

Supposons que nous remplissions tous les critères relativement à la sécurité et à l'environnement et que nous puissions prouver à votre organisme que nous pouvons répondre à toutes les préoccupations que vous avez mentionnées aujourd'hui et auparavant. Vous avez fait un excellent travail, et n'allez pas surtout croire que je pense autre chose, mais supposons que nous soyons dépassés par la technologie. S'il y avait un point sur lequel vous n'étiez pas d'accord avec notre comité ou si nous demandions aux plus grands experts du monde de trancher et qu'ils penchent pour la nouvelle technologie, quelle serait votre position à ce moment-là?

M. Pouliot: C'est une question bien longue. J'essaie de comprendre si vous me dites que je vais être bientôt remplacé par le système ECDIS et le Système de positionnement global.

M. Comuzzi: J'ai dit «supposons».

M. Pouliot: Permettez-moi d'expliquer.

La technologie n'est rien de nouveau. Ce n'est pas quelque chose qui est arrivé cette année ou l'année dernière. Quand le radar a été inventé, il n'y avait pas de radars à bord des navires. Le radar a été accueilli avec joie par les marins et encore plus par les pilotes. Nous nous servons du Système de positionnement global. Nous nous servons de cartes électroniques. Nous encourageons l'utilisation de ces technologies. Nous allons parler aux comités. Nous croyons que c'est une excellente idée. C'est un nouveau dispositif d'aide à la navigation qui doit être utilisé par des gens qui savent où ils vont.

Savez-vous quel a été le résultat de tout cela? Quand j'ai commencé ma carrière de pilote il y a 30 ans, les plus gros navires sur le fleuve Saint-Laurent jaugeaient 25 000 tonnes. L'automne dernier, nous avons eu à Québec un navire de 285 000 tonnes parce que nous avons maintenant des instruments plus perfectionnés. Nous utilisons le même fleuve et le même chenal. On n'a fait que draguer un peu plus. Rien n'a changé sinon.

Pourquoi cela s'est-il produit? À cause de la technologie. Nous pouvons utiliser cette technologie pour nous aider à fournir un service plus sûr, meilleur et plus uniforme en tout temps. Nous utilisons la technologie tous les jours. Cela nous aide à faire notre travail.

M. Comuzzi: Merci, monsieur Pouliot.

Merci, monsieur le président, de m'avoir permis de poser ces questions. J'ai pris note des réponses.

Le président: Merci, monsieur Comuzzi.

À titre de question supplémentaire, monsieur Pouliot, je voudrais dire que personne, je pense, ne nie qu'un pilote soit nécessaire à bord d'un navire. Le problème, et le comité l'a entendu à maintes reprises, c'est que le droit, les salaires, les frais administratifs, autrement dit le pilotage organisé, représentent une trop grande part du coût des opérations maritimes. C'est ce que toutes sortes de gens nous répètent constamment. Pourquoi pensez-vous que ce soit le cas?

M. Pouliot: Eh bien, je pense que nous avons essayé de répondre à cette question dans le mémoire que nous vous avons présenté. Nous avons inclus dans le mémoire des comparaisons quant aux coûts de pilotage.

[*Text*]

The Chairman: Do you think you're taking too big a piece of the marine sector pie?

Mr. Pouliot: I think the most you're getting for your money is paying for a pilot on a ship. It's the best deal you can get in Canada right now for safety, and that's honestly after 30 years on the job. If you're spending $5 million extra of the taxpayer's money, I say to the taxpayer that's money well spent, because I'll tell you they reduced pilotage in Prince William Sound and they had the *Exxon Valdez*. How much would we pay the pilot of the *Exxon Valdez* today?

If you look at wages, we've followed the cost of living over the last 25 years. We've put numbers in here. If you compare us here in the St. Lawrence to anywhere else in the world, we are competitive. Compare us with the ports in the United States, look at the pilotage costs here and I'll tell you that per load, per tonne, per mile, per whatever, we're competitive. We want to be competitive, because I'm not salaried. If no ships come into the St. Lawrence River, I don't earn one black cent.

The Chairman: We'd better hope that doesn't come about.

Mr. Gouk.

Mr. Gouk: Thank you.

I just want to clear up a couple of other things, because we can beat the system to death. We have a lot of answers from people already, and I have my own background.

• 1710

You mentioned a new mandatory pilotage program, which I gather encompasses ships that aren't currently covered. Is that correct?

Mr. Pouliot: I'm sorry, I didn't mention that.

Mr. Gouk: You didn't mention a mandatory pilotage program?

Mr. Pouliot: I said there was a pilotage system that's presently in the Gulf of St. Lawrence and it is not mandatory.

Mr. Gouk: I thought you were calling for a mandatory pilotage program.

Mr. Pouliot: Of course not.

Mr. Gouk: Okay. I'll be interested to read that and see how I made that mistake.

Here's the other thing. We talked to other pilot associations and groups. They talked about the idea of the technology not being perfected yet to use global positioning, for example. Some day it will be, but it isn't right now. You, by contrast, used the term—unless I misheard again—"never be used".

[*Translation*]

Le président: Selon vous, le pilotage représente–t–il une part trop importante du coût des opérations maritimes?

M. Pouliot: À mon avis, la meilleure façon d'en avoir pour son argent dans le secteur maritime, c'est de payer pour qu'un pilote soit à bord du navire. C'est la façon la plus économique d'assurer la sécurité au Canada à l'heure actuelle et c'est ce que j'en pense honnêtement, après 30 ans dans le métier. Si cela coûte 5 millions de dollars de plus de l'argent des contribuables, je considère que c'est de l'argent bien dépensé. Je peux vous dire qu'on a réduit les opérations de pilotage dans la Baie du Prince Guillaume et qu'il y a eu ensuite l'accident de l'Exxon Valdez. Combien serions–nous prêts à payer le pilote de l'Exxon Valdez aujourd'hui?

Si vous examinez nos salaires, vous verrez que nous suivons la hausse du coût de la vie depuis 25 ans. Nous avons inclus des chiffres dans notre mémoire. Si vous comparez les pilotes du Saint–Laurent à ceux de toute autre région du monde, vous verrez que nous sommes concurrentiels. Si vous comparez ce que nous coûtons à ce que coûte le pilotage dans les ports des États–Unis, vous verrez que le coût au Canada par navire, par tonne, par mille, par n'importe quoi, reste concurrentiel. Nous voulons être concurrentiels parce que je ne suis pas un salarié. S'il n'y a pas de navires dans le fleuve Saint–Laurent, je ne gagne absolument rien.

Le président: Espérons que cela n'arrivera pas.

Monsieur Gouk.

M. Gouk: Merci.

Je voudrais tirer quelques autres choses au clair parce qu'on peut continuer bien longtemps à discuter d'une seule chose. Nous avons déjà reçu toutes sortes de réponses d'autres personnes et j'ai ma propre opinion.

Vous avez parlé d'un nouveau programme de pilotage obligatoire qui, si j'ai bien compris, s'appliquera aux navires qui ne sont pas maintenant couverts. Est–ce exact?

M. Pouliot: Excusez–moi, mais je n'ai pas dit cela.

M. Gouk: Vous n'avez pas parlé d'un programme de pilotage obligatoire?

M. Pouliot: J'ai dit qu'il y avait maintenant un système de pilotage dans le Golfe Saint–Laurent et que ce système n'était pas obligatoire.

M. Gouk: Je pensais que vous réclamiez un programme de pilotage obligatoire.

M. Pouliot: Certainement pas.

M. Gouk: Très bien. J'ai hâte de relire la transcription et de voir comment j'ai pu me tromper.

J'en arrive à ma deuxième question. Nous avons parlé à d'autres associations de pilotes et à d'autres groupes qui nous ont parlé de la technologie que l'on ne met pas encore au point, notamment pour utiliser le Système de positionnement global. Cela viendra un jour, mais le système n'est pas encore utilisé. Par ailleurs, vous avez utilisé les mots, à moins que j'ai encore une fois mal entendu, «ne sera jamais utilisé».

[*Texte*]

Mr. Pouliot: No.

Mr. Gouk: I misheard again?

Mr. Pouliot: You misheard. I guess my English is poor.

Mr. Gouk: It will be really interesting to read the blues on this one.

The Chairman: Mr. Gouk, maybe you can re–ask your first question, but substitute the word ''mandatory'' with the word ''compulsory''.

Mr. Gouk: I have it as ''mandatory''.

Mr. Pouliot: What I'm saying is that the present pilotage system of the St. Lawrence River should continue to be as it is: compulsory pilotage. I'm not adding new areas.

The Chairman: It is compulsory pilotage?

Mr. Pouliot: It is compulsory pilotage.

Mr. Gouk: I know it is. I gathered, from the way it was being talked about, that it is so.

Mr. Pouliot: As for the technology aspect of it, we're using technology. We use radar. Now we're using GPS and electronic charts. There have been some programs in which the pilots were involved. This is an additional tool and an aid to navigation to help us do a better job.

Mr. Gouk: Okay. But you're thinking that global positioning with the older position navigation system, is not reliable enough that it could be used in place. . .but could give false information at some time or it could break down or it could—

Mr. Pouliot: Our experience right now on the river with the ships that have it is that it's not totally consistent. You can go along on the channel and then you have an indication on your electronic chart and you read your PS system, which says ''no fix''. Well, the ship keeps going. Unfortunately, you have to deal with a ship that keeps going, yet there's no fix on the instruments. That's what I mean.

Mr. Gouk: I can't understand why it would act like that when airlines can use it. When we talk in terms of reliability, pilots, I'm sure, do a great job. They're well trained and very dedicated, but on rare occasions they make a mistake.

Mr. Pouliot: Sure.

Mr. Gouk: Air traffic controllers do a very tremendous job and occasionally—very rarely—make mistakes, as do airline pilots. So humans fail—

Mr. Pouliot: Sure.

Mr. Gouk: —perhaps through no fault of their own.

There's the kind of system that would go on with the double or triple... This is as it is in the airlines. So I can't understand, unless they have some kind of jury–rigged system, why they would have this no fixed type of indication on board a

[*Traduction*]

M. Pouliot: Non.

M. Gouk: J'ai mal entendu encore une fois?

M. Pouliot: Vous avez mal entendu. Mon anglais n'est sans doute pas assez bon.

M. Gouk: J'ai vraiment hâte de lire la transcription de ces échanges.

Le président: Monsieur Gouk, vous pourriez peut–être reposer votre première question en remplaçant le mot «obligatoire» par «imposé».

M. Gouk: J'avais noté «obligatoire».

M. Pouliot: Tout ce que je dis, c'est que le système de pilotage sur le fleuve Saint–Laurent doit être maintenu tel quel, c'est–à–dire rester un système de pilotage imposé. Je ne parle pas d'ajouter de nouvelles zones.

Le président: Le pilotage est imposé?

M. Pouliot: Il est imposé.

M. Gouk: Je le sais. C'est ce que j'avais compris d'après ce qu'on en a dit.

M. Pouliot: Pour ce qui est des aspects technologiques, nous nous servons de certains dispositifs comme le radar, et maintenant le GPS et les cartes électroniques. Les pilotes ont contribué à la mise au point de certains dispositifs. C'est un outil supplémentaire qui nous aide à faire un meilleur travail de navigation.

M. Gouk: Très bien. Vous pensez cependant que le positionnement global fonctionnant de pair avec l'ancien système de navigation n'est pas assez sûr pour être utilisé exclusivement et que cela pourrait fournir de faux renseignements à un moment donné ou bien tomber en panne ou bien. . .

M. Pouliot: D'après ce que nous avons vu à bord des navires qui sont munis de ce dispositif, nous avons constaté que ce n'est pas entièrement fiable. Vous pourriez être dans le chenal et avoir une indication sur votre carte électronique et, si vous lisez ce qui est indiqué, vous verriez que la position n'est pas indiquée. Pourtant, le navire continue d'avancer. Malheureusement, vous devez piloter un navire qui continue d'avancer alors que les instruments n'indiquent rien. C'est ce que je veux dire.

M. Gouk: Je ne comprends pas pourquoi il y aurait de tels problèmes vu que les lignes aériennes peuvent s'en servir. Je suis certain que les pilotes font un travail très fiable. Ils sont bien formés et très dévoués, mais ils peuvent commettre des erreurs dans de rares occasions.

M. Pouliot: Bien sûr.

M. Gouk: Les contrôleurs du trafic aérien font un excellent travail et, à l'occasion, même si c'est très rare, ils commettent des erreurs, tout comme les pilotes d'avions. Il y a donc des erreurs humaines. . .

M. Pouliot: Bien sûr.

M. Gouk: . . .pour lesquelles personne n'est peut–être à blâmer.

Il y a un genre de système qui fonctionnerait en même temps que le double ou le triple... C'est ce qui se passe pour les lignes aériennes. Je ne comprends donc pas, à moins que ce soit un système de broche à foin, pourquoi les instruments à

[*Text*]

ship using either global positioning or inertia navigation for that matter. Inertia navigation is an older system than GPS and it still gives you your location within a couple of feet. It tells you exactly what the currents are and all the rest of it. I find it interesting.

That's all I have, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Gouk.

Mr. Gouk: I'm interested in reading the blues on that.

M. Guimond: Merci pour votre présentation, monsieur Pouliot. Je sais que vous êtes le premier Canadien et le premier Québécois à occuper le poste de président de l'*International Maritime Pilots Association*. Est–ce exact?

M. Pouliot: C'est exact.

M. Guimond: Donc, j'imagine que tout le monde autour de la table est fier de voir qu'un des nôtres est capable de s'assumer au sein d'une association internationale. Je veux simplement remettre les pendules à l'heure. Je l'ai fait hier avec le capitaine Leroux et il est dommage que certaines personnes ne soient pas autour de la table pour l'entendre. Vous avez dit que votre association comptait 70 pilotes. Combien, parmi eux, viennent de ma circonscription de Beauport—Montmorency—Orléans, de la ville de Beauport, de la côte de Beaupré et de l'île d'Orléans?

M. Pouliot: Une douzaine, je crois.

M. Guimond: Une douzaine sur 70. Je suis obligé de le faire remarquer parce qu'il a été dit que j'avais pris votre défense dans mon rapport dissident du fait que tous les pilotes venaient de ma circonscription. C'est malheureux, mais je suis obligé de le faire.

• 1715

Vous êtes donc, et on l'a très bien compris hier avec le capitaine Leroux, des travailleurs indépendants, autonomes et contractuels. J'ai fait hier une comparaison qui a fait sourire certains députés autour de cette table en vous comparant à des camionneurs payés au voyage ou à des chirurgiens payés à l'heure, ou encore à un Pavarotti payé au nombre de spectacles qu'il donne dans une année.

M. Pouliot: C'est cela.

M. Guimond: C'est dans le sens que si vous ne faites pas de voyages, vous n'avez pas de rémunération. J'aimerais aussi que vous précisiez une information selon laquelle les pilotes auraient un salaire de 180 000$. Je ne sais pas si les paroles du capitaine Leroux ont été bien comprises, mais il semble y avoir au–dessus de la tête des membres du Comité des langues du Saint–Esprit qui nous aident à prendre les bonnes décisions.

The Chairman: Could you slow down just a little?

M. Guimond: On nous a dit que les pilotes gagneraient 180 000$ par année. Il y a eu des savants calculs comptables et financiers très poussés qui, en divisant le total des droits de péage payés par les armateurs par le nombre de pilotes en exercice, donnent une rémunération de 180 000$ par année. Est–ce que c'est conforme?

M. Pouliot: C'est–à–dire qu'il y a toutes sortes de chiffres qui sont lancés sur ce que les pilotes gagnent. C'est bien évident. J'en fait part dans mon addendum pour l'expliquer un peu. Vous allez peut–être sourire, mais je dis premièrement que

[*Translation*]

bord d'un navire ne donneraient aucune indication en utilisant soit le système de positionnement global, soit la navigation par inertie, d'ailleurs. La navigation par inertie est un système plus ancien que le système de positionnement global et il peut encore indiquer la position du navire avec une marge d'erreur de quelques pieds à peine. Il peut vous dire exactement quels sont les courants, et le reste. Je trouve cela bien intéressant.

C'est tout ce que je voulais dire, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Gouk.

M. Gouk: J'ai bien hâte de lire les bleus.

Mr. Guimond: Thank you for your presentation, Mr. Pouliot. I know that you are the first Canadian and the first Quebecker to be Chairman of the International Maritime Pilots' Association. Is that right?

Mr. Pouliot: Yes.

Mr. Guimond: I imagine that everyone here is proud to see that one of us is able to assume a leadership role within an international association. I simply wanted to state the facts. I did so yesterday with Captain Leroux and it is unfortunate that some other people are not here around the table to hear me say so. You told us that your association includes 70 pilots. How many of them are from my riding of Beauport—Montmorency—Orléans, including the City of Beauport, the Beaupré coast and the Île d'Orléans?

Mr. Pouliot: A dozen, I think.

Mr. Guimond: A dozen on about 70. I wanted to point this out because some people said that I had taken your part in my minority report because all the pilots are from my riding. It is unfortunate, but I have to state the facts as they are.

So, as Captain Leroux said so clearly yesterday, you are independent contract workers. Yesterday, I made a comparison, which some members found funny, by comparing you to truckers paid by the trip or to surgeons paid by the hour, or even to Pavarotti paid by the number of shows he does in a year.

Mr. Pouliot: That's right.

Mr. Guimond: In other words, if you do not make any trips, you do not get paid. I would also like you to clarify for us whether pilots would really earn a salary of $180,000, which is what we were told. I do not know if everyone understood what Captain Leroux said, but there seemed to be some people with connections to the Almighty who help us make the right decisions.

Le président: Pourriez–vous ralentir un peu?

Mr. Guimond: We were told pilots earn $180,000 a year. There were some very clever calculations, where you divided the total amount of tolls paid by ship owners by the number of pilots working, which gave a salary of $180,000 a year. Is that consistent?

Mr. Pouliot: There are all sorts of estimates on how much pilots earn. That is quite obvious. There is a brief explanation in the addendum. You may laugh, but that pay calculation is as ridiculous as saying that members of Parliament's pay should be

[*Texte*]

calculer de cette façon la rémunération des pilotes est aussi ridicule que de soutenir qu'on doit calculer celle des députés en divisant l'ensemble du budget du Parlement canadien par le nombre de députés. Je crois qu'il faut savoir aussi que, deuxièmement, les pilotes mettent une dizaine d'années à acquérir l'expertise et les brevets requis, de telle sorte qu'ils ne deviennent capitaines qu'à l'âge de 35 ans, et compte tenu du niveau d'expertise, de responsabilité, et du nombre d'heures de travail, on n'a pas de honte à admettre que le salaire des pilotes du Bas–Saint–Laurent se monte à environ 125 000$. Il n'y a pas de honte à le dire.

M. Guimond: Vous êtes conscient des difficultés qu'éprouve l'industrie maritime, et qui peuvent s'expliquer, entre autres, par l'absence de politique maritime sérieuse au Canada. Je pense que le gouvernement doit prendre ses responsabilités, pour le bien de tous.

Je voudrais également savoir quels ont été les pourcentages d'augmentation de vos contrats individuels de travail depuis les deux et trois dernières années. Pouvez–vous nous donner une idée des pourcentages ? Est–ce qu'on parle de 10, 12 p. 100 par année?

M. Pouliot: Nous voulons nous baser sur le coût de la vie. Il y a un an et demi environ, on s'est entendu pour un contrat de service un peu différent des autres, un contrat de service à long terme basé uniquement sur le coût de la vie, mais surtout avec une clause d'offre finale qui assure la continuité et qui supprime aussi le fameux mot «monopole» qui semble agacer bien du monde. Il n'y a pas de monopole. On ne prendra personne en otage et le service sera continu. C'est une des innovations dans un contrat de service qui n'existe pas ailleurs au Canada.

M. Guimond: Capitaine Pouliot, il est certain qu'aujourd'hui comme hier, à Montréal, il n'y a rien à cacher. De toutes façons, je ne vous apprends rien en vous disant que cela va mal dans l'industrie maritime et je vous demande pourquoi seulement six capitaines canadiens se sont distingués. On a même entendu M. Massicotte, de l'Association des armateurs du Saint–Laurent, nous dire que les capitaines qui réussissent à avoir leur certification de pilote quittent leur emploi de capitaine pour devenir des pilotes, et cela a fait sourire plusieurs personnes dans la salle et autour de la table.

Est–ce que c'est vrai? Est–ce qu'il y a eu des améliorations? Est–ce qu'il pourrait y en avoir encore davantage?

M. Pouliot: Je répète que les certificats de pilotage sont pour moi, comme pour les armateurs canadiens, une façon de ne pas prendre de pilotes. Il faut quand même savoir que de 1972 à 1987, c'est–à–dire pendant 15 ans, aucun candidat n'est venu se présenter pour un certificat de pilotage alors que la Loi sur le pilotage avait été adoptée en 1972 par le gouvernement libéral du moment. Cette loi permettait aux capitaines de venir prouver leur compétence, dans le but d'alléger le fardeau des armateurs canadiens.

• 1720

Concernant le jury d'examen, il a été dit qu'il pouvait être partial du fait qu'il y avait trois pilotes, deux membres de l'administration et un observateur. Récemment, l'Administration de pilotage a accepté qu'un deuxième observateur, un capitaine de navire canadien, assiste au pointage, assiste à tout le déroulement de l'examen et fasse un rapport qui dise si l'examen s'était passé d'une façon juste, honnête, équitable et sans pression.

[*Traduction*]

calculated by dividing the entire parliamentary budget by the number of members of Parliament. Secondly, I think you have to take into account that it takes pilots 10 years to acquire the expertise and required licenses, so they are 35 by the time they become captains, and given the level of expertise, responsibility, and number of hours of work, we are not embarrassed at all to admit that pilots on the Lower St. Lawrence earn approximately $125,000. There is nothing wrong with that.

Mr. Guimond: I am sure you are aware of the problems in the shipping industry, and that those are partially due to the lack of a serious marine policy in Canada. I think that for everyone's good, the government must take responsibility for that.

I would also like to know how much your contract workers' salaries have increased over the past two or three years. Could you give us an idea of the percentage increase? Is it 10% or 12% per year?

Mr. Pouliot: We like to base our increases on the cost of living. About a year and a half ago, we agreed on a service contract that was somewhat different from others, a long–term service contract based solely on the cost of living, but with a final offer clause that ensures continuity and also deletes the famous word "monopoly" that apparently bothers a lot of people. There is no monopoly. No one will be taken hostage and there will be continued service. That is something new in our service contracts that is not found anywhere else in Canada.

Mr. Guimond: Captain Pouliot, today, just like yesterday in Montreal, there is absolutely nothing to hide. In any case, I won't be telling you anything new if I say that times are tough for the marine industry and if I asked you why only six Canadian captains have distinguished themselves. We even heard Mr. Massicotte, from the St. Lawrence Ship Owners Association, say that captains who finally get their pilot's accreditation leave their jobs as captain to become pilots, which a number of people in the room and around the table found quite amusing.

Is that true? Has the situation improved? Could it improve even more?

Mr. Pouliot: Let me reiterate that pilotage accreditation, in my view, is a way to avoid hiring pilots, and Canadian ship owners would support that theory. However, it is important to note that from 1972 to 1987, in other words, for 15 years, there were no candidates for the pilotage accreditation, whereas the Pilotage Act had been passed in 1972 by the Liberal government of the day. Under that legislation, captains could prove they were skilled enough to navigate, in order to reduce the burden for Canadian ship owners.

With regards to the selection board, some people said that it could have been biased because it had three pilots, two from the authority and one observer. The Pilotage Authority recently agreed that a second observer, a master of a Canadian vessel, would help with the scoring and the entire exam process, and that the second observer would write a report saying whether or not the exam had been held fairly, honestly, and without any pressure.

[*Text*]

Pour autant que je sache, aucun rapport n'a indiqué, de près ou de loin, que ces examens–là ne se sont pas passés d'une façon juste et honnête. Il faut bien dire qu'on ne les donne pas. Pour piloter sur le Saint–Laurent, nous avons tous reçu des brevets. Nos dernières recrues sont toutes des capitaines au long cours, dont sept avaient un commandement. Ils ont dû compléter deux ans de formation intensive pour devenir pilotes.

Je dois vous faire remarquer aussi que la sécurité sur le Saint–Laurent n'est pas un hasard; c'est parce que nous sommes formés et entraînés. Il est important que tous les pilotes soient formés de la même façon. Ce n'est pas tellement la question d'aller de A à B et de garder son navire sans s'échouer. Il faut croiser les 285 000 tonnes qui montent vers Québec, et il faut les croiser convenablement.

À mon humble avis, beaucoup de choses ont été faites. Tous les examens sont enregistrés sur bande et on peut vérifier si cela est fait équitablement. Je ne sais donc pas ce qu'on pourrait faire de plus.

M. Guimond: Monsieur Pouliot, je ne m'adresse plus à vous en tant que pilote du Saint–Laurent, mais plutôt en tant que président de l'Association internationale des pilotes. Très souvent, le gouvernement et le ministre des Transports nous parlent du système de navigation aérienne et le comparent toujours avec l'Australie et la Nouvelle–Zélande. Y a–t–il des pilotes dans ces pays–là? Pouvez–vous nous donner des exemples de pays moyennement industrialisés, avec une certaine vocation maritime et où il y a des pilotes?

Est–ce une bibitte qu'on retrouve seulement ici? On me dit qu'il est nécessaire de préserver l'écosystème du Saint–Laurent, mais que, d'autre part, c'est un plan d'eau où il est difficile de piloter à partir des Escoumins.

M. Pouliot: Il est évident que le pilotage n'a pas été inventé au Canada qui est un pays trop jeune. Le pilotage existe dans tous les grands pays du monde. Dans les plus grands ports du monde comme Rotterdam, Singapour et Hong–Kong, il y a quelques centaines de pilotes qui travaillent.

M. Guimond: En Australie? En Nouvelle–Zélande?

M. Pouliot: En Nouvelle–Zélande et en Australie également. Si on considère les fleuves qui peuvent ressembler à celui que nous avons ici, nous n'avons qu'à aller au sud et voir Cheasepeake Bay, le Delaware, le Mississippi. Comme chez nous pour aller à Montréal, le Mississipi compte trois secteurs de pilotes. C'est sensiblement la même chose qu'ici.

Je trouve curieux que les gens puissent imaginer que le pilotage est une invention canadienne, et surtout le pilotage du Saint–Laurent parce que c'est le Saint–Laurent qui est attaqué plus souvent qu'autre chose.

The Chairman: Thank you, Mr. Guimond.

I can't resist a supplementary. You mentioned MPs, and our wages, for example, have been frozen since 1991. Public servants, like those who are working behind me, have had their wages frozen since 1991, and they will remain frozen for at least another couple of years. You have told us today, Mr. Pouliot, the pilots make up to $125,000 a year. Have you had any wage freezes in the last five years of tough times?

[*Translation*]

As far as I know, no report indicated, directly or indirectly, that these exams were not held fairly and honestly. I do have to say that we don't just hand these certificates out. We all earned our diplomas to pilot on the St. Lawrence River. All of our latest recruits are sea–going captains, and seven of them had held a command. They had to undergo two years of intensive training to become pilots.

I should also point out that safety on the St. Lawrence River does not just happen by chance; it is safe because we have been well trained. It is important that all pilots be trained the same way. It is not just a matter of getting from point A to point B and keeping your ship from going down. You also have to be able to pass the 285,000–ton vessels that are heading up the river to Quebec city, and you have to be able to pass them properly.

In my own humble opinion, many things have been done. All the exams are tape recorded, and we can check whether the exam was administered fairly. So I don't know what else we could do.

Mr. Guimond: Mr. Pouliot, could you change hats? Instead of answering my question as someone who is a pilot on the St. Lawrence River, could you answer my question in your capacity of president of the International Maritime Pilots' Association? Quite often the government and the minister of Transportation talk to us about the navigation system, and they always compare it with the situation in Australia and New Zealand. Do those countries have pilots? Could you give us examples of relatively industrialized nations with a marine transportation industry that have pilots?

Is this just a peculiarity that we only find here in Canada? I'm told that it is necessary to preserve the ecosystem of the St. Lawrence River, yet on the other hand, it is difficult to pilot along this waterway after Les Escoumins.

Mr. Pouliot: Obviously, pilotage was not invented in Canada. Canada is too young a country for that. Pilotage exists in all the major countries of the world. The largest ports in the world, such as Rotterdam, Singapore and Hong–Kong, have a few hundred pilots working there.

Mr. Guimond: What about Australia and New Zealand?

Mr. Pouliot: New Zealand and Australia also have marine pilots. If you want to find examples of other rivers similar to our own, you just have to go south and take a look at Cheasepeake Bay, Delaware River and the Mississippi. There are three pilotage areas along the Mississippi, just like there are on our river to get to Montreal. It is much the same thing as here.

I think it's odd that people might imagine that pilotage is a Canadian invention, particularly pilotage along the St. Lawrence River, because the St. Lawrence is criticized more often than other rivers.

Le président: Merci, monsieur Guimond.

Je ne peux pas résister à la tentation de poser une question supplémentaire. Vous avez parlé des députés, et nos salaires sont plafonnés depuis 1991. Les salaires des fonctionnaires comme ceux qui travaillent derrière moi sont plafonnés depuis 1991, et ils seront encore plafonnés pendant quelques années. Aujourd'hui, monsieur Pouliot, vous nous avez dit que les pilotes peuvent gagner jusqu'à 125 000$ par an. Avez–vous connu des gels de salaire pendant les cinq dernières années de temps durs?

[*Texte*]

Mr. Pouliot: We've had wage decreases, in fact. We take the risk of the traffic.

The Chairman: What percentage of wage decreases have you seen in the last five years?

Mr. Pouliot: I don't know; we'd have to look at it. But we take the risk of the traffic. We're not salaried. If the years are good, we make a little more money; if the years are bad, we take the decrease.

The Chairman: But you don't know how much of a decrease.

Mr. Pouliot: No, I don't know.

• 1725

The Chairman: But you don't know how much of a decrease.

Mr. Pouliot: No, I don't know. It was 15% one year.

The Chairman: Could you provide us with a financial overview of just what—

Mr. Pouliot: You have a whole series in this, but we can give you more if you want.

The Chairman: Specifically what I'm looking for. . .because that's part of the argument out there. Here are the pilots making $125,000 a year and everybody else is on a wage freeze. Here are the pilots who won't even come to us today and say if it's that important to everyone, they'll take a wage freeze for the next couple of years. That's what we're looking for, if you could provide us with the figures showing how much a pilot made in 1991, 1992. I'm talking the average of all 70 pilots in your group. How much has it gone up or down? What was the fluctuation over the last five years? Would you be able to supply that?

Mr. Pouliot: Of course. In fact, I think the Laurentian Pilotage Authority already has given that to you, but I'll supply it another time.

The Chairman: I'd like to see that, because I think it helps us in our work.

Thanks very much, gentlemen, for making a presentation to the committee. At the same time I would like to thank everyone who made presentations to our committee today. We'll be applying them toward our deliberations and a draft interim report to be prepared just before our April recess, and then finalized right after the April recess for the minister for May 1.

This committee will reconvene in Mont-Joli, Quebec, tomorrow at 8:30 a.m.

[*Traduction*]

M. Pouliot: En fait, nous avons vu nos salaires diminuer. Nous devons courir le risque d'une réduction du trafic.

Le président: De quel pourcentage est-ce que vos salaires ont diminué depuis cinq ans?

M. Pouliot: Je ne sais pas; il nous faudrait vérifier. Mais nous devons courir le risque d'une réduction du trafic. Nous ne sommes pas des salariés. Pendant les années de vaches grasses, nous gagnons un peu plus; pendant les années de vaches maigres, nous gagnons moins.

Le président: Alors, vous ignorez de quel pourcentage vos salaires ont diminué?

M. Pouliot: Oui, je ne le sais pas.

Le président: Mais vous ignorez de combien a été la diminution, n'est-ce pas?

M. Pouliot: Je l'ignore. Elle a été de 15 p. 100 l'une des années.

Le président: Pourriez-vous nous donner un aperçu financier de ce que. . .

M. Pouliot: Vous en avez toute une série là-dedans, mais nous pourrons vous en fournir davantage si vous le voulez.

Le président: Ce que je cherche, . . .car cela fait partie des arguments que l'on entend. Les pilotes gagnent 125 000$ par année alors que partout ailleurs, les salaires sont gelés. Ces mêmes pilotes ont refusé de venir nous rencontrer aujourd'hui et de nous dire que, dans l'intérêt de tous, ils sont prêts à accepter un gel de salaire pour les deux prochaines années. C'est ce que nous cherchons et nous apprécierions que vous nous donniez les chiffres montrant combien les pilotes ont gagné en 1991 et 1992. Je parle de la moyenne des salaires des 70 pilotes appartenant à votre groupe. Quelle a été l'augmentation ou la diminution? Quelles ont été les fluctuations au cours des cinq dernières années? Pourriez-vous nous fournir ces données?

M. Pouliot: Bien sûr. En fait, je crois que l'Administration de pilotage des Laurentides vous a déjà remis ces renseignements, mais je pourrais vous les communiquer plus tard.

Le président: Je vous en saurais gré, car cela nous sera utile dans notre travail.

Merci beaucoup, messieurs, de votre témoignage devant le comité. Je tiens également à remercier tous les témoins que nous avons entendus aujourd'hui. Nous utiliserons tous ces témoignages dans nos délibérations et nous préparerons un rapport provisoire avant le congé d'avril. Après le congé, nous rédigerons une version finale qui sera présentée au ministre le 1er mai.

Le comité reprendra ses travaux à Mont-Joli, au Québec, à 8h30 demain.

From the St. Lawrence Shipoperators Association:

Capt. Rosaire Desgagnés, Chairman of the Board;

Benoît Massicotte, Director General.

As individuals:

Léonce Naud;

Tomas Feininger, President, Literary and Historical Society of Quebec.

From the "Groupe Océan Ltée":

Gordon Bain, President;

Richard Bernier, Vice President;

Guy Trudeau, Consultant.

From Quebec Stevedoring Co. Ltd.:

Denis Dupuis, President;

Johanne Lapointe, Vice President, Communications.

From "Les Pilotes du Bas Saint–Laurent":

Michel Pouliot, President;

Michel Galibois, Vice President;

Jean Lapointe, Secretary–Treasurer.

De l'Association des armateurs du Saint–Laurent:

Capt. Rosaire Desgagnés, président du Conseil d'administration;

Benoît Massicotte, directeur général.

À titre individuel:

Léonce Naud;

Tomas Feininger, président, Société littéraire et historique de Québec.

Du Groupe Océan Ltée:

Gordon Bain, président;

Richard Bernier, vice–président;

Guy Trudeau, consultant.

De la Compagnie d'arrimage de Québec Ltée:

Denis Dupuis, président;

Johanne Lapointe, vice–présidente, Communications.

Des Pilotes du Bas Saint–Laurent:

Michel Pouliot, président;

Michel Galibois, vice–président;

Jean Lapointe, secrétaire–trésorier.

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid / Port payé
Lettermail / Poste–lettre
8801320
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From Quebec Port Corporation:

René Paquet, Chairman of the Board;

Ross Gaudreault, President and Chief Executive Officer;

Alexis Ségal, Director, Commercial Affairs.

From Bunge of Canada Ltd.:

Arne Rasmussen, Director, Stevedoring.

From the St. Lawrence Economic Development Council (SODES):

Marc Gagnon, Executive Director.

From the "Association québécoise des transporteurs aériens" (AQTA):

Brian Jenner, Chairman and Chief Executive Officer.

From the Union of Canadian Transport Employees:

Robert Desfonds, National President;

Barry Hébert, Chairman, Firefighters Advisory Committee.

From the Citizen's Committee of Old Quebec:

Alain Samson, Treasurer.

From "IMTT–Québec":

Marc Dulude, Executive Vice–President and Chief Executive Officer.

(*Continued on previous page*)

TÉMOINS

De la Société du port de Québec:

René Paquet, président du Conseil d'administration;

Ross Gaudreault, président–directeur général;

Alexis Ségal, directeur, Affaires commerciales.

De Bunge du Canada Ltée:

Arne Rasmussen, directeur, Service d'arrimage.

De la Société de développement économique du Saint–Laurent (SODES):

Marc Gagnon, directeur général.

De l'Association québécoise des transporteurs aériens (AQTA):

Brian Jenner, président et chef de la direction.

De l'Union canadienne des employés de transports:

Robert Desfonds, président national;

Barry Hébert, président du comité consultatif des pompiers.

Du Comité des citoyens du Vieux–Québec:

Alain Samson, trésorier.

De IMTT–Québec:

Marc Dulude, vice–président exécutif et chef de la direction.

(*Suite à la page précédente*)

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

CA1
XC27
-T82

Gove
Publ

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 25

Wednesday, February 15, 1995
Quebec City, Quebec

Chairperson: Stan Keyes

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 25

Le mercredi 15 février 1995
Québec (Québec)

Président: Stan Keyes

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès–verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of Canadian marine issues

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of the National Airports Policy, bilateral air negociations, and the commercialization of the air navigation system

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude des questions maritimes au Canada

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude de la politique nationale des aéroports, des négociations bilatérales et de la commercialisation du système de navigation aérienne

---

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the Thirty–fifth Parliament, 1994–95

Première session de la trente–cinquième législature, 1994–1995

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice–Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoeppner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(7)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice–présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoeppner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(7)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, FEBRUARY 15, 1995
(33)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 8:31 o'clock a.m. this day, in the Gaspésienne Room of the Motel Le Sommeil d'or, in Mont–Joli (Québec), the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Jim Gouk, Michel Guimond, Stan Keyes and Anna Terrana.

Other Member present: René Canuel.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Economic Council of the Area of Matane: Claude Canuel, Industrial Commissioner and Director General. *From the Economic Development Council of la Mitis:* Réal Marmen, Industrial Commissioner. *From the Marine Institute of Quebec:* Raymond Giguère, Director. *From the City of Sept–Îles:* Marcel Blouin, Director General; Suzanne Parent–Bouchard, Advisor. *From the Chamber of Commerce of Sept–Îles:* Marc Brouillette, President; Ghislain Lévesque, Vice–President. *From the Chamber of Commerce of Baie–Comeau:* Pierre Breton, Vice–President responsible for the Transport Committee. *From "Gaspésia Co. Ltd.", "MRC de Pabok", and City of Chandler:* Pierre Vallée, Councillor, City of Chandler; Michel Maillé, Financial Director, Gaspésia Co. Lte. *From the Chamber of Commerce of the Area of Mont–Joli:* Claude Morel, President; Carmelle Bernier, Secretary. *From the Port Commission of Rimouski East:* Jocelyn Lévesque, President; Michel Tremblay, Mayor of Rimouski. *From the MRC de la Mitis:* Rémi Bélanger, Prefect. *From the Coalition of Regional Airports:* Gilles Thibault, Director General, City of Mont–Joli. *City of Mont–Joli:* Gishlain Fiola, Mayor; Gilles Thibault, Director General.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed its consideration of Canadian marine issues, (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated February 7, 1995, Issue No. 21*), and consideration of the National Airports Policy, bilateral air negociations, and the commercialization of the air navigation system. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated October 4, 1994, Issue No. 11*).

Claude Canuel made an opening statement and answered questions.

Réal Marmen made an opening statement and answered questions.

Raymond Giguère made an opening statement and answered questions.

Marc Brouillette made an opening statement and answered questions.

Suzanne Parent–Bouchard made an opening statement and, with Marcel Blouin, answered questions.

At 10:55 o'clock a.m., Anna Terrana took the Chair.

At 11:01 o'clock a.m., Stan Keyes took the Chair.

PROCÈS–VERBAL

LE MERCREDI 15 FÉVRIER 1995
(33)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit à 8 h 31, dans la salle La Gaspésienne du motel Le Sommeil d'or, à Mont–Joli (Québec), sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Jim Gouk, Michel Guimond, Stan Keyes et Anna Terrana.

Autre député présent: René Canuel.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: Du Conseil économique de la région de Matane: Claude Canuel, commissaire industriel et directeur général. *Du Conseil de développement économique de la Mitis:* Réal Marmen, commissaire industriel. *De l'Institut maritime du* Québec: Raymond Giguère, directeur. *De la ville de Sept–Îles:* Marcel Blouin, directeur général; Suzanne Parent–Bouchard, conseillère. *De la Chambre de commerce de Sept–Îles:* Marc Brouillette, président; Ghislain Lévesque, vice–président. *De la Chambre de commerce de Baie–Comeau:* Pierre Breton, vice–président responsable du Comité des transports. *De la Compagnie Gaspésia Ltée, la MRC de Pabos et la ville de Chandler:* Pierre Vallée, conseiller, ville de Chandler; Michel Maillé, directeur financier, Compagnie Gaspésia Ltée. *De la Chambre de commerce de la région de Mont–Joli:* Claude Morel, président; Carmelle Bernier, secrétaire. *De la Commission du Port de Rimouski–Est:* Jocelyn Lévesque, président; Michel Tremblay, maire de Rimouski. *De la MRC de la Mitis:* Rémi Bélanger, préfet. *De la Coalition des aéroports régionaux:* Gilles Thibault, directeur général, ville de Mont–Joli. *De la ville de Mont–Joli:* Ghislain Fiola, maire; Gilles Thibault, directeur général.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité commence l'étude des questions relatives à la marine canadienne, (*voir les Procès–verbaux et témoignages du 7 février 1995, fascicule nº 21*), et l'étude de la politique nationale des aéroports, des négociations bilatérales et de la commercialisation du système de navigation aérienne. (*Voir les Procès–verbaux et témoignages du 4 octobre 1994, fascicule nº 11*).

Claude Canuel fait une déclaration et répond aux questions.

Réal Marmen fait une déclaration et répond aux questions.

Raymond Giguère fait une déclaration et répond aux questions.

Marc Brouillette fait une déclaration et répond aux questions.

Suzanne Parent–Bouchard fait une déclaration et, avec Marcel Blouin, répond aux questions.

À 10 h 55, Anna Terrana prend le fauteuil.

À 11 h 01, Stan Keyes prend le fauteuil.

Suzanne Parent–Bouchard made an opening statement and answered questions.

Marc Brouillette and Ghislain Lévesque made an opening statement and answered questions.

At 12:21 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 12:44 o'clock p.m., the sitting resumed.

Pierre Breton made an opening statement and answered questions.

Pierre Vallée made an opening statement and answered questions.

Michel Maillé made an opening statement and answered questions.

Claude Morel and Carmelle Bernier made an opening statement and answered questions.

At 2:08 o'clock p.m., Anna Terrana took the Chair.

At 2:15 o'clock p.m., Stan Keyes took the Chair.

Jocelyn Lévesque made an opening statement and, with Michel Tremblay, answered questions.

At 2:24 o'clock p.m., Anna Terrana took the Chair.

At 2:28 o'clock p.m., Stan Keyes took the Chair.

Rémi Bélanger made an opening statement and answered questions.

At 2:45 o'clock p.m., Anna Terrana took the Chair.

At 3:02 o'clock p.m., Stan Keyes took the Chair.

Gilles Thibault made an opening statement and answered questions.

Ghislain Fiola made an opening statement and, with Gilles Thibault, answered questions.

At 3:36 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Georges Etoka

Committee Clerk

Suzanne Parent–Bouchard fait une déclaration et répond aux questions.

Marc Brouillette et Ghislain Lévesque font une déclaration et répondent aux questions.

À 12 h 21, le Comité suspend ses travaux.

À 12 h 44, le Comité reprend ses travaux.

Pierre Breton fait une déclaration et répond aux questions.

Pierre Vallée fait une déclaration et répond aux questions.

Michel Maillé fait une déclaration et répond aux questions.

Claude Morel et Carmelle Bernier font une déclaration et répondent aux questions.

À 14 h 08, Anna Terrana prend le fauteuil.

À 14 h 15, Stan Keyes prend le fauteuil.

Jocelyn Lévesque fait une déclaration et, avec Michel Tremblay, répond aux questions.

À 14 h 24, Anna Terrana prend le fauteuil.

À 14 h 28, Stan Keyes prend le fauteuil.

Rémi Bélanger fait une déclaration et répond aux questions.

À 14 h 45, Anna Terrana prend le fauteuil.

À 15 h 02, Stan Keyes prend le fauteuil.

Gilles Thibault fait une déclaration et répond aux questions.

Ghislain Fiola fait une déclaration et, avec Gilles Thibault, répond aux questions.

À 15 h 36, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Greffier de Comité

Georges Etoka

[*Texte*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Wednesday, February 15, 1995

[*Traduction*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le mercredi 15 février 1995

• 0832

The Chairman: Good morning, everyone. Welcome and thank you for participating this morning.

As you are aware, last December this committee was asked to assist the Minister of Transport, the Hon. Doug Young, with a broad review of the marine sector.

According to Standing Order 108(2), today your committee will continue consideration of Canadian marine issues here in beautiful Mont–Joli.

As indicated in the study's terms of reference, our analysis will include an examination of the port system, pilotage services, the St. Lawrence Seaway, and the Canadian Coast Guard.

I would like to thank our witnesses and other guests for coming forward today to make their representations to our committee.

This is the first comprehensive Canadian marine study ever conducted by federal authorities. Consequently, our work has both political and historical significance.

For the benefit of our witnesses and observers here today, our study has five key objectives: (1) identifying key competitive challenges; (2) defining essential federal roles and services; (3) developing options to reduce subsidies and examine various commercialization options; (4) obtaining regional views on priorities, issues, and solutions; and (5) building a consensus on solutions, future directions, and development of a comprehensive national marine strategy.

The importance of our study to this region should be self–evident. Throughout the course of these proceedings I am sure our witnesses will provide us with insight into the key marine activities in and around Mont–Joli.

The marine sector plays a vital role in the Canadian economy. The Canadian marine sector contributes almost $2 billion every year to Canada's gross domestic product and moves over 225 million tonnes of international trade every year. Consequently, it is incumbent on us to do everything we can to ensure that Canadian marine policy is conducive to enhanced levels of safety, efficiency, environmental protection, and global competitiveness.

There are a few things I'd like to pass on.

We have translation devices available at the desk so that you can hear us in both official languages.

We'd like to keep the presentations by our witnesses today to 15 minutes in order to allow questioning from fellow committee members, my colleagues on the Standing Committee on Transport. Now, 15 minutes is the maximum. If you can do it in less than 15, we give you a prize.

Le président: Bonjour à tous. Je vous souhaite la bienvenue et je vous remercie d'être ici ce matin.

Comme vous le savez, en décembre dernier on a demandé à notre comité d'aider le ministre des Transports, l'honorable Doug Young, à faire un examen général du secteur maritime.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, le comité poursuit aujourd'hui ici dans la jolie ville de Mont–Joli son étude des questions maritimes au Canada.

Tel qu'indiqué dans le cadre de référence de l'étude, notre analyse comprendra un examen du réseau portuaire, des services de pilotage, de la voie maritime du Saint–Laurent et de la Garde côtière canadienne.

Je tiens à remercier les témoins et les autres invités d'être venus aujourd'hui présenter leur point de vue à notre comité.

Il s'agit de la première étude détaillée des questions maritimes au Canada à être effectuée par les autorités fédérales. Par conséquent, nos travaux ont une importance tant sur le plan politique qu'historique.

Dans l'intérêt de nos témoins et des observateurs qui sont ici aujourd'hui, je préciserai que notre étude comporte cinq principaux objectifs: (1) déterminer les principaux défis sur le plan de la concurrence; (2) définir les rôles et les services essentiels du gouvernement fédéral; (3) élaborer les options en vue de réduire les subventions et examiner diverses possibilités de commercialisation; (4) obtenir divers points de vue régionaux sur les priorités, les problèmes et les solutions; et (5) obtenir un consensus sur les solutions, les orientations futures et l'élaboration d'une stratégie maritime nationale globale.

Il va de soit que notre étude a de l'importance pour votre région. Au cours de nos délibérations, je suis certain que nos témoins nous donneront un bon aperçu des principales activités maritimes ici à Mont–Joli et dans la région.

Le secteur maritime joue un rôle vital dans l'économie canadienne. Le secteur maritime canadien représente presque 2 milliards de dollars par an pour le produit intérieur brut du Canada et plus de 255 millions de tonnes de commerce international chaque année. Par conséquent, il nous incombe de faire tout ce que nous pouvons pour nous assurer que la politique maritime canadienne contribue à améliorer les niveaux de sécurité, l'efficacité, la protection environnementale et notre compétitivité mondiale.

Il y a quelques petites choses que j'aimerais vous dire avant de commencer.

Nous mettons à votre disposition des appareils si vous avez besoin de services d'interprétation dans l'une des deux langues officielles.

Nous aimerions aujourd'hui limiter les exposés de nos témoins à 15 minutes chacun afin de laisser à mes collègues du Comité permanent des transports le temps de poser des questions. Quinze minutes est donc le maximum dont vous disposez. Si vous pouvez le faire en moins de 15 minutes, nous vous remettrons un prix.

[*Text*]

Finally, it's not that I am a smoking or anti–smoking nut, but if you stay in a room for too long and it fills up with smoke, you can get very tired. So we'd like to refrain from smoking in this room; over there in the corner somewhere will be terrific if you have to indulge in the habit.

Without further ado, we'd like to welcome our first witness before us this morning from the Economic Council of the Area of Matane.

Mr. Canuel, would you introduce yourself, please, and give us your presentation this morning.

M. Claude Canuel (commissaire industriel et directeur général, Conseil économique de la région de Matane): Bonjour. Je suis commissaire industriel et directeur général du Conseil économique de la région de Matane, qui est la MRC immédiatement à l'est de Mont–Joli. Comme je suis le premier intervenant à vous adresser la parole aujourd'hui, permettez–moi de vous souhaiter la plus cordiale bienvenue, madame et messieurs du Comité, dans la région Bas–Saint–Laurent—Gaspésie, qu'on appelait, dans les années 1960, la région–pilote et qui est toujours aujourd'hui considérée comme un laboratoire de développement régional. On l'appelait la région–pilote parce qu'on y réalisait beaucoup d'activités expérimentales en développement régional.

• 0835

Considérez–vous comme les bienvenus dans la région du Bas–Saint–Laurent—Gaspésie. Bien sûr, vous êtes à Mont–Joli, mais les intervenants que vous allez entendre aujourd'hui vont parler beaucoup de développement régional, parce que c'est une région immense.

Vous êtes ici au coeur de la région. La région, sur le plan portuaire, s'étend presqu'à partir de La Pocatière, ce qui comprend évidemment les ports de Gros–Cacouna, de Rimouski–Est, de Matane, jusqu'à Sandy Beach, près de Gaspé.

La région de Matane est un lien très important pour la région de la Côte–Nord. Il faut savoir que sur la Côte–Nord, le secteur compris entre Tadoussac et Blanc–Sablon, donc l'est du Saguenay, qui est près de l'Île d'Anticosti, est à toutes fins utiles une presqu'île parce que cette région est desservie uniquement par un seul lien routier, la route 138, dans la région de Charlevoix. C'est un secteur très côteux et très accidenté et c'est une région qui a également une production industrielle fort importante. C'est également une région minière qui est approvisionnée par le secteur maritime et qui produit beaucoup de bois en plus d'être une région minière.

Je vous dis ces choses–là d'entrée de jeu pour qu'on se comprenne un peu mieux par la suite sur l'importance réelle des enjeux.

Je vous ai transmis, tel que prévu, 25 exemplaires du mémoire présenté par le Conseil économique de la région de Matane. Puisque vous nous avez donné l'autorisation d'aller jusqu'à 15 minutes, je vais plutôt faire quelques commentaires sur les objectifs qui sont inscrits dans le cadre de référence.

Je voudrais vous dire, en ce qui a trait à l'un des premiers points, qui est le rôle des services essentiels du gouvernement canadien, comment nous voyons cela dans notre vision régionale.

[*Translation*]

Enfin, ce n'est pas que je sois pour ou contre la cigarette, mais lorsqu'on reste dans une salle trop longtemps et qu'elle se remplit de fumée, c'est très fatigant. Je vous demanderais donc de ne pas fumer dans cette salle; si vous devez absolument en griller une, je vous demanderais de bien vouloir aller dans le coin là–bas un peu plus loin.

Sans plus tarder, j'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue à notre premier témoin qui est le Conseil économique de la région de Matane.

Monsieur Canuel, veuillez vous présenter et nous faire votre exposé.

Mr. Claude Canuel (Industrial Commissioner and General Director General, Economic Council of the area of Matane): Good morning, I am the Industrial Commissioner and Director General of the Economic Council of the area of Matane, which is the regional municipality east of Mont–Joli. As I am the first participant to address your committee here today, I would like to extend the warmest welcome to all members of the committee to the Lower St. Lawrence–Gaspé area, the pilot region as it was called in the 60s, a region which is still considered today to be a regional development lab. It was called a pilot region because many experiments in regional development were being carried out here.

Welcome to the Lower St. Lawrence—Gaspé region. Obviously, you're here in Mont–Joli, but the people you are going to be hearing from today will be talking a great deal about regional development, because this region is immense.

Here, you are in the heart of the region. In terms of ports, the region extends almost from La Pocatière, which obviously includes the ports of Gros–Cacouna, Rimouski East and Matane, to Sandy Beach, which is close to Gaspé.

The Matane region is a very important link for the North Shore. I should point out that the North Shore, that is to say, the area between Tadoussac and Blanc–Sablon—so, the east end of the Saguenay river—which is close to Anticosti Island, is for all practical purposes a peninsula because the region has only one highway, highway 138 in the Charlevoix region. Our region is very hilly, and it also has a great deal of industry. It is a mining region whose supplies are brought in by ship, and it also produces a great deal of lumber.

I am telling you these things right away so that we will better understand the true importance of the issues at stake later on.

As requested, I've provided you with 25 copies of the brief presented by the Matane region Economic Council. Since you've given us 15 minutes for the presentation, I'll just make a few comments about the objectives found in the terms of reference.

With respect to one of the first points, I'd like to tell you how we envisage the Canadian government's role in providing essential services.

[*Texte*]

Les ports fournissant aux régions éloignées un lien maritime avec le reste du continent pour le transport des passagers et des marchandises, les services d'assistance à la navigation pour permettre l'accès à ces ports en hiver nous apparaissent comme un service essentiel du gouvernement du Canada.

C'est notamment le cas du port de mer de Matane qui permet à la Côte-Nord et aux Îles-de-la-Madeleine d'avoir un lien maritime avec le reste du continent et non seulement un lien maritime avec la ville de Matane et le Québec.

Deuxièmement, en ce qui a trait à l'option commercialisation ou réduction des subventions, certains ports, principalement ceux de Ports Canada, le port de Montréal, le port de Québec, le port de Sept-Iles, ont généralement un trafic maritime suffisant pour être commercialement rentables et, par conséquent, devraient avoir besoin de peu de subventions.

La Garde côtière canadienne, d'autre part, administre des ports et des infrastructures portuaires d'importance inégale. Parmi ces ports, certains ont une importance majeure pour le développement économique de la région tout en ayant des atouts suffisants pour augmenter leur achalandage commercial en autant que l'on veuille bien reconnaître objectivement leur vocation. Parmi ceux-là figurent sans aucun doute les ports de Matane, de Gros-Cacouna et de Baie-Comeau.

Pour ce qui est de la stratégie maritime nationale, le gouvernement canadien a sans doute raison de vouloir se départir d'un grand nombre d'infrastructures n'ayant pas toujours un rapport très évident avec sa vocation. Il a cependant la responsabilité de maintenir une présence significative dans le domaine maritime au Québec et, par conséquent, le long du Saint-Laurent.

Sept ports et 39 installations portuaires pour la Garde côtière, sans compter les havres de Pêches et Océans Canada, c'est sûrement trop. Mais, d'un autre côté, s'il ne devait rester que Sept-Îles, Québec et Montréal, cela serait nettement insuffisant.

La sagesse et la raison commandent que l'on reconnaisse l'importance et le rôle de certains ports de type multimodal à vocation interrégionale.

Dans les principes communs à tous les modes, qui sont également dans le cadre de référence, vous indiquez que le rôle du gouvernement dans les services opérationnels devrait être réduit le plus possible.

• 0840

Nous souhaitons que le gouvernement ne profite pas de cette occasion pour jeter rapidement par-dessus bord ce qui a été acquis difficilement par les régions, bien souvent après de longues luttes. Je m'explique.

Ce n'est pas par hasard qu'il y a ce nombre d'infrastructures maritimes dans une région comme le Bas-Saint-Laurent—Gaspésie. Souvent, dans une première période de développement régional, le gouvernement canadien se sentait une responsabilité en matière de lutte aux disparités entre les régions. Vous savez que la croissance économique est plus difficile pour une région éloignée des grands marchés que pour une région qui en est rapprochée.

[*Traduction*]

Given that ports serve to link isolated regions with the rest of the continent, thereby making it possible to transport passengers and cargo, we think that assistance with navigation to permit access to these ports in the winter is an essential service from the government of Canada.

That is particularly the case for the Matane seaport which links the North Shore and the Magdalen Islands with the rest of the continent. It doesn't just link the town of Matane and the rest of Quebec.

Secondly, with respect to commercialization and reduction of subsidies, generally speaking some ports—mainly those that belong to Ports Canada, the Port of Montreal, the Port of Quebec, and the Port of Sept-Îles—have enough traffic to be commercially viable. For this reason, they should not require very many subsidies.

The Canadian Coast Guard manages ports and port facilities that vary in importance. Some of them are quite important for the region's economic development, and at the same time are attractive enough to increase their business volume as long as their true purposes are recognized objectively. These would certainly include the ports of Matane, Gros-Cacouna and Baie-Comeau.

As for the national marine transportation strategy, the Canadian government is certainly right in wanting to divest itself of many facilities whose purpose is not particularly relevant to its mission. However, it is responsible for maintaining a significant presence in Quebec's shipping industry and consequently maintaining such a presence along the St. Lawrence river.

The Coast Guard has seven ports and 39 port facilities, not to mention Fisheries and Oceans' harbours. That's certainly too many. But on the other hand, if only the ports of Sept-Îles, Quebec and Montreal remained, that clearly wouldn't be enough.

Wisdom and reason dictate that we acknowledge the importance and the role of certain multimodal ports that serve to link different regions.

You indicate in the principles that apply to all modes of transportation, which are also found in the terms of reference, that the government should reduce its role in operational services as much as possible.

We hope that the government won't take this opportunity to get rid of everything the regions have worked so hard to acquire, often at the cost of long struggles. I'll explain what I mean.

It's not by chance that there are so many maritime installations in a region such as the Lower St. Lawrence—Gaspé Peninsula. Often, during the initial phase of regional development, the Canadian government felt responsible for reducing regional disparities. As you know, economic growth is more difficult for a region which is isolated from large markets than it is for a region that is not isolated.

[*Text*]

À coups d'ententes fédérales–provinciales de développement, il a donné dans cette région des infrastructures qui permettaient d'augmenter les chances de développement de cette région et de lutter contre les inconvénients presque structurels de développement de cette région. Souvent, des infrastructures portuaires comme celles de Matane et de Gros–Cacouna ont été acquises vraiment parce qu'il s'agissait d'une infrastructure et d'un équipement de développement régional. Je vous parlerai un peu plus abondamment du plan de Matane parce que je suis de cette région.

Cela a vraiment permis d'établir un lien industriel et commercial entre les deux rives. Cela a également permis une meilleure croissance sur la Côte–Nord. Cela a permis à des entreprises de ce côté–ci de pouvoir profiter d'autres marchés régionaux. On sait qu'il s'agit d'une région immense et très peu peuplée.

Dans ce sens, on comprend bien les problèmes actuels de déficit du gouvernement canadien. Il est clair qu'il n'y a plus de place pour l'improvisation, mais vu notre inquiétude profonde, on vous demande d'être sympathiques et de convaincre vos collègues d'y aller avec une grande prudence. On ne doit pas profiter d'un moment difficile comme celui–ci pour jeter par–dessus bord tout ce qui a été acquis très difficilement et qui peut toujours servir. C'est dans ce sens que nous sommes fort inquiets des rumeurs voulant que le gouvernement fédéral se départisse de toutes les infrastructures maritimes qui ne seraient pas commercialement rentables.

Le Conseil économique vous demande de voir certains équipements portuaires comme des équipements économiquement rentables. Lorsqu'on a construit ces infrastructures, celles de Ports Canada ont sans doute été construites dans un but de rentabilité commerciale, mais des infrastructures comme le port de Matane ont été construites parce qu'il s'agissait d'un équipement très important pour permettre le décollage économique de ces régions.

Il y a une autre inquiétude. La classification de la Garde côtière canadienne nous parle de statistiques. Je ne devrais pas parler de classification parce que c'est une erreur: il n'y en a pas présentement. C'est peut–être cela: les sept ports et les 39 infrastructures portuaires gérées par la Garde côtière canadienne n'ont pas de classification.

Par contre, dans les statistiques, la Garde côtière canadienne tient compte de l'importance d'un port uniquement par les statistiques de fréquentation au quai commercial. Or, à l'intérieur d'un port, il y a plus que le quai commercial. Je vous donne encore une fois un exemple à propos du port de Matane.

À l'intérieur des deux grands brise–lames, il y a, d'une part, le quai commercial qui est équipé et qui accueille, par exemple, les bateaux de la Irving, les pétroliers, et, d'autre part, un quai de Pêches et Océans qui est le pivot central de l'usine de transformation de la crevette et qui est même en mesure à l'heure actuelle, dans le cadre d'un projet d'expansion, de faire importer des crevettes par des bateaux étrangers. Donc, on pourrait accueillir des bateaux étrangers qui permettraient à l'usine de fonctionner 11 mois par année et non plus seulement en saison.

[*Translation*]

Though a series of federal–provincial development agreements, the government gave this region infrastructures which would enable it to increase development opportunities and to combat the structural disadvantages of developing the region. In many cases, port installations like those in Matane and Gros–Cacouna were acquired because they represented infrastructure and tools for regional development. I will focus on the Matane plan because I am from that region.

It made it possible to establish an industrial and commercial link between the two shores. It also helped promote better growth on the North Shore. The plan enabled businesses on this shore to benefit from other regional markets. We all know that it is a very large, sparsely populated region.

In this sense, we fully understand the Canadian government's current deficit problems. It is clear that there is no room for improvisation, but in light of our deep concern, we ask you to be understanding and to convince your colleagues to proceed very cautiously. A difficult moment such as this one must not be used to get rid of everything it has taken so long to gain and which is still useful. That is why we are so concerned with the rumours that the federal government will rid itself of all maritime installations that are not turning a profit.

The Economic Council asks that you consider some port facilities as being economically profitable. When these installations were built, those belonging to Ports Canada were undoubtedly built to turn a profit, but installations such as the port of Matane were built because they represented an important tool which could help stimulate the economy of these regions.

We have another concern. The Canadian Coast Guard classification talks about statistics. Perhaps I shouldn't say classification because that's wrong: there isn't one at present. Maybe that's it: seven ports and 39 port installations managed by the Coast Guard don't have a classification.

However, in its statistics, the Canadian Coast Guard determines the importance of a port solely on the basis of commercial wharf traffic. However, within a harbour there's more than the commercial wharf. Once again I'll give you the example of the Matane port.

Inside the two large breakwaters is the commercial wharf which is equipped and which accommodates boats from Irving and oil tankers, for example, and then there is the Fisheries and Oceans wharf which is the hub of the shrimp processing plant and which, as part of an expansion project, is now in a position to bring in shrimp on foreign boats. Accommodating foreign boats would enable the factory to operate 11 months a year and not just during the season.

[*Texte*]

Vous avez également un chantier naval à l'intérieur du port qui fait la construction et la réparation de navires de pêche, que ce soit des navires de crabe ou même de petits navires océanographiques, et présentement, il y a des mi–fonds et des catamarans pour le gouvernement fédéral, ce qui va servir à la Gendarmerie royale du Canada.

Vous avez également deux rampes de traversiers, dont une appartient à la Société des traversiers du Québec, qui assume d'une façon journalière la liaison avec Baie–Comeau et Godbout sur la Côte–Nord pour les passagers et les véhicules.

• 0845

Vous avez également la rampe du bateau–rail qui est propriété de la Compagnie de gestion de Matane, une compagnie qui est née du leadership du milieu et qui s'est associée au Canadien National. C'est une compagnie qui est propriété à 51 p. 100 d'intérêts matanais et à 49 p. 100 du Canadien National. Le service de traversier–rail, en ayant accès au port de Matane, relie la Côte–Nord à tout le réseau de chemins de fer nord–américain.

Ce sont des équipements qui, comme je vous le disais, ont été acquis à coups d'investissements de la population, à coups de longues luttes. Ce sont des équipements majeurs pour le développement économique non seulement de la région proche de Matane, mais aussi de la Côte–Nord. Également, le Port relie en hiver, justement à cause des difficultés de la navigation, les Îles–de–la–Madeleine, puisque c'est CTMA, la Coopérative de transport maritime et aérien des Îles–de–la–Madeleine, qui relie les Îles–de–la–Madeleine au reste du continent par le port de Matane en hiver.

Je voulais vous dire ces choses–là pour que vous voyiez l'importance d'un port comme celui de Matane. Je voulais également que vous voyiez son importance sur le plan du développement régional et sur le plan du développement des régions plus éloignées comme la Côte–Nord et les Îles–de–la–Madeleine. Je voulais vous sensibiliser à cette question–là et également à l'importance du déglaçage. On ne peut pas prendre la décision d'exiger un tarif et des contributions pour l'utilisation des brise–glaces sans penser du même coup à l'impact que cette tarification aurait sur les usagers et sur le coût des marchandises qui devraient être amenées aux Îles–de–la–Madeleine et sur la Côte–Nord.

Il existe une autre raison en ce qui concerne la question du tarif de l'utilisation des brise–glaces. Les brise–glaces de la Garde côtière canadienne servent, d'une part, au déglaçage du lac Saint–Pierre afin d'éviter les embâcles, pour éviter des dommages aux propriétaires riverains; ils servent, d'autre part, au maintien de la voie maritime navigable en hiver, pour des bateaux étrangers, et ils servent également pour l'accès aux ports, ce qui est particulièrement le cas à Matane.

S'il devait y avoir une tarification, comment pourrait–elle être équitable? Est–ce qu'on va imposer les propriétaires riverains dans le secteur du lac Saint–Pierre pour l'utilisation des brise–glaces pour éviter les embâcles, ou est–ce qu'on va

[*Traduction*]

The harbour also contains a shipyard which builds and repairs fishing boats, whether they be crab fishing boats or small research vessels, and presently, there are half–decked ships and catamarans for the federal government, which will be used by the RCMP.

There are also two ferry ramps, one which belongs to the Société des traversiers du Québec which provides a daily link between Baie–Comeau and Godbout on the North Shore for passengers and vehicles.

There is also the train–ferry ramp which is owned by the Compagnie de gestion de Matane, a company that was born of the leadership in the area and which is now associated with Canadian National. Matane interests own 51% of the company, and Canadian National 49%. The train–ferry service, through its access to the Matane port, links the North Shore to the rest of the North American railway network.

As I mentioned, all of these facilities were acquired through investment by the people, and after long struggles. These are major tools for economic development not only in the region around Matane, but also for the North Shore. Moreover, in the winter, because of the navigational difficulties, the port links the Magdalen Islands, since CTMA, the Coopérative de transport maritime et aérien des Îles–de–la–Madeleine links the Magdalen Islands to the rest of the continent through the Matane port in winter.

I wanted to stress these points to show you the importance of a port like the Matane port. I also wanted you to see how important it is in terms of regional development and the development of isolated regions like the North Shore and the Magdalen Islands. I wanted to make you aware of this matter and as well, of the importance of breaking up the ice. A decision to collect fees and contributions for using ice–breakers cannot be made without also thinking about the impact that these fees would have on users and on the cost of merchandise that has to be sent to the Magdalen Islands and the North Shore.

There's another factor to consider regarding fees for using icebreakers. Canadian Coast Guard icebreakers are used to break up the ice on Lake Saint Pierre in order to prevent the build up of ice–jams and damage to waterfront property; they're also used to keep the Seaway open in winter, for foreign boats, and to provide access to ports, as is the case in Matane.

If fees were imposed, how could they be fair? Would waterfront property owners around Lake Saint Pierre be required to pay for using icebreakers to prevent the buildup of ice–jams, would companies such as the Société des traversiers

[*Text*]

viser uniquement des compagnies comme la Société des traversiers du Québec ou la COGEMA, ou encore est–ce qu'on va faire payer les bateaux coréens, les bateaux japonais ou les autres bateaux étrangers qui profitent également des services du brise–glaces lorsqu'ils remontent la Voie maritime du Saint–Laurent en hiver?

En résumé, je voulais vous sensibiliser à l'importance de cette catégorie de ports qu'on appelle souvent des ports multimodaux d'importance interrégionale, mais qui ont également un bon potentiel pour devenir des ports plus actifs, sans être commercialement rentables, mais avec une activité commerciale plus grande.

Également, je voudrais vous dire que s'il y avait une rationalisation efficace, en augmentant le trafic dans ces ports–là, on pourrait d'une certaine manière en arriver à une diminution des coûts de déglaçage, puisque plus qu'il y a de mouvements dans un port en hiver, moins la glace a de chances d'avoir une emprise constante et moins elle est difficile à déplacer. S'il devait y avoir plus tard une certaine tarification, il est évident qu'elle aurait un impact moins négatif si elle était répartie sur un ensemble d'usagers à l'intérieur d'un même port. À l'heure actuelle, les brise–glaces doivent souvent se promener d'un bord à l'autre parce qu'il n'y a pas suffisamment de fréquentation.

En terminant, je vous dirai que, dans ce que la Garde côtière appelle des infrastructures portuaires, si on veut se donner la peine de faire une classification équitable en consultation avec la population, il y a possibilité pour le gouvernement fédéral de se départir de certains équipements, mais certains, selon leur vocation, pourront devenir municipaux.

C'est notamment le cas des infrastructures du gouvernement fédéral dans le vieux port de Matane, où sont réalisés présentement des travaux de restauration, et qui seront à la charge de la municipalité, parce que ce port–là a une vocation plus locale, plus touristique: il accueille une marina. Il y en a beaucoup qui sont dans cette situation–là.

D'autres ports, par contre, n'ont pas d'intérêt sur le plan municipal, mais lorsqu'on parle d'un port multimodal d'importance interrégionale comme le port de Matane, il est certain que le gouvernement canadien peut réaliser des économies sur le plan de la gestion. Il ne nous semble pas que ce port doive devenir une infrastructure municipale.

• 0850

Il faudrait sans doute créer des sociétés de gestion mixtes dans lesquelles on retrouverait des représentants du gouvernement canadien, des représentants municipaux et surtout des représentants des usagers qui pourraient former des comités, des commission ou des sociétés de gestion mixtes qui prendraient davantage en considération tous les usagers et toute la clientèle et également l'importance de ces ports pour la région.

The Chairman: Thank you very much for your presentation to the committee.

The Standing Committee on Transport is made up of regular members, but when the committee travels, the chairman encourages and welcomes local members of Parliament to join the committee during its deliberations. We'd like to welcome René Canuel, the member of Parliament for Matapédia—Matane. He is going to be joining us and taking time with the regular member, Michel Guimond, in the rounds of questioning.

[*Translation*]

du Québec or COGEMA be the only ones to pay, or would fees be collected from Korean, Japanese and other foreign boats that also use the icebreaker services when they travel on the St. Lawrence Seaway in winter?

In conclusion, I wanted to make you aware of the importance of this category of ports which are often called multimodal ports of interregional importance, but which also have good potential to become more active ports, without being profitable, but with more commercial activity.

In addition, through efficient rationalization, and by increasing traffic to these ports, we could to a certain extent decrease the cost of breaking up the ice, because the more movement there is in a harbour in winter, the less of a chance there is that the ice will freeze over and it will be easier to remove. If fees were to be levied later on, it is obvious that they would have less of an adverse effect if they were equally borne by all users within the same harbour. Currently, icebreakers have to go from one side to the other because the port isn't used enough.

In conclusion, concerning what the Coast Guard calls harbour installations, I would say that if we want to take the time to set up a fair classification in consultation with the people, it would be possible for the federal government to divest itself of some facilities, but others, because of their use, could be turned over to the municipalities.

This is the case for the federal government installations in the old port of Matane, where the municipality is currently bearing the cost of repairs, because this port is used locally, and is more tourist–oriented: it includes a marina. There are many in the same situation.

Other ports, however, are of no interest municipally, but when we talk about a multimodal port of interregional importance, like the port of Matane, it is certain that the Canadian government can realize savings in terms of management. We don't believe that this port should become a municipal facility.

What we clearly need are joint management companies made up of representatives from the Canadian government, the municipalities and users. These committees, commissions or joint management companies could then consider all of the users, the entire clientele and also the importance of these ports to the region.

Le président: Merci beaucoup de votre exposé.

Le Comité permanent des transports se compose des membres ordinaires, mais lorsque le comité se déplace, le président encourage et invite les députés parlementaires de la région à se joindre au comité pendant ses délibérations. Nous aimerions alors souhaiter la bienvenue à M. René Canuel, le député qui représente Matapédia—Matane. Il va se joindre à nous et il va partager le temps accordé au membre du comité, M. Michel Guimond, pendant les questions.

[*Texte*]

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Merci, monsieur le président, et merci, monsieur Canuel, pour votre présentation. Je vais vous dire que nous avons débuté nos audiences lundi à Montréal. Hier, nous étions à Québec et notre parti avait encouragé fortement et a convaincu—sans difficulté, je dois le dire—le Comité des transports de venir en région pour écouter ce que les gens ont à nous dire. Comment un port ou aéroport est-il un outil de développement économique régional?

Dans votre exposé oral, vous avez effleuré le sujet. J'aimerais que vous élaboriez rapidement, en nous donnant les gros points. Comment le port est-il un outil de développement économique régional pour la communauté économique de Matane?

M. C. Canuel: Monsieur Guimond, si j'ai effleuré un peu le sujet, c'est dans la première présentation, surtout que je vous ai transmis le mémoire. J'imagine que tous les membres du Comité l'ont obtenu pour en prendre connaissance.

En 1993, nous avons réalisé une étude d'impact du port de Matane. Cette étude a démontré qu'il générait 866 emplois dans le région immédiate de Matane. Je peux vous assurer qu'avec la reprise de la Donohue, qui amènera, en 1995, 150 000 tonnes additionnelles de marchandises à exporter et à faire transiter au port de Matane, le nombre de 866 emplois est très conservateur.

D'ailleurs, quand le chantier naval de Matane, comme c'est le cas présentement, produit en même temps deux bateaux, c'est parce qu'il est dans le secteur portuaire. Il ne pourrait pas y avoir de chantier naval à Matane s'il n'y avait pas de port. Cela n'a peut-être pas de relation directe avec la gestion du port pour le gouvernement fédéral, mais pour nous, la présence du port a un impact direct.

Parlons de la liaison maritime. Pensons, par exemple, à la Compagnie de gestion de Matane ou à la Société des traversiers du Québec. Si le bateau des Îles vient à Matane, c'est parce que le port est déglacé en hiver, ce qui nous permet d'assurer la liaison avec les Îles-de-la-Madeleine. Il est évident que ça amène des activités de camionnage, des occasions pour ces camionneurs-là d'habiter dans les hôtels. Cela a un impact très fort.

Un autre impact est celui de la présence, également à proximité du port, du quai de Pêches et Océans. Comme je le disais tout à l'heure, le quai de Pêches et Océans est là parce qu'il peut être abrité par l'ensemble du port. Cela représente plusieurs centaine d'emplois à l'usine des Fruits de mer de l'Est du Québec. Traditionnellement, ce sont des emplois saisonniers, mais étant donné que l'usine a l'intention d'importer, en plus de la crevette qui est pêchée par la flotte qui se rattache à l'usine, la crevette des bateaux étrangers, ça prolongerait la saison. Encore là, il faut un accès au port 12 mois par année.

M. Guimond: Quel est le tonnage?

M. C. Canuel: Je l'ai indiqué tantôt. Monsieur Guimond, je sais que le tonnage de marchandises manutentionnées est important pour vous. Je disais tout à l'heure que la Garde côtière classifiait uniquement en fonction du tonnage aux quais commerciaux et que cela ne donnait pas une bonne illustration de l'importance du port.

Au quai commercial de Matane, selon les statistiques de 1994, il s'est manutentionné 104 434 tonnes de marchandises entrées et sorties uniquement aux quais commerciaux. Donc, l'importance du port sur le plan des statistiques dans les documents du gouvernement canadien, c'est 104 434 tonnes.

[*Traduction*]

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Thank you, Mr. Chairman, and thank you, Mr. Canuel, for your presentation. I should tell you that we began our hearings on Monday in Montreal. Yesterday, we were in Quebec City and our party had strongly encouraged and convinced—without difficulty, I must say—the Transport Committee to visit the region to hear what the people have to say. How does a port or airport work as a regional economic development tool?

You touched upon this topic in your presentation. I would like you to provide us with a quick overview explaining how this is so. How does the port work as a regional economic development tool for the economic community of Matane?

Mr. C. Canuel: Mr. Guimond, although I just briefly touched upon the topic, more details are contained in the first presentation. I sent the brief to you, and I would imagine that all the members of the Committee have received it.

In 1993, we did an impact study with respect to the Port of Matane. This study showed that the port generated 866 jobs in Matane and its immediate vicinity. Now that Donohue is operational again, there will be, in 1995, an additional 150,000 tons of goods that will have to be exported and that will pass through the Port of Matane, and I can therefore assure you that the 866 figure is very conservative.

Moreover, when we see the Matane shipyard building two boats at the same time, as is the case currently, it is because the shipyard is located in the port sector. If it were not for the port, there would be no shipyard in Matane. Perhaps there is no direct link, in the eyes of the federal government, between the shipyard and port management. However, for us, the presence of the port has a direct impact.

Let's look at sea links. As an example, let us consider the Compagnie de gestion de Matane or the Société des traversiers du Québec. If the boat from the Magdalen Islands comes to Matane, it is because the port is ice-free in winter, enabling us to maintain this link with the Magdalen Islands. This situation in turn leads to trucking activities, and these truckers use the hotels. This has a very strong impact on us.

In addition, there is the Fisheries and Oceans wharf, which is located close to the port. As I stated earlier, the Fisheries and Oceans wharf is located there because it can be sheltered by the port facility. This wharf has led to the creation of several hundred jobs in the Eastern Quebec seafood plant. Traditionally, these are seasonal jobs, but since the plant intends to import shrimp caught by foreign vessels in addition to the shrimp fished by the plant fleet, the season will be extended. Hence we need year-round access to the port.

Mr. Guimond: What is the tonnage?

Mr. C. Canuel: I gave you this figure earlier. Mr. Guimond, I know that it is important for you to know how many tons of goods are handled. I stated before that the Coast Guard compiled figures based solely on the tonnage handled by commercial docks and that this did not truly reflect the importance of the port.

According to the 1994 statistics, 104,434 tons of goods were handled by Matane's commercial wharf. Therefore, if you were to measure the importance of the port in terms of tonnage handled, the statistics contained in documents produced by the Canadian government indicate a figure of 104,434 tons.

[*Text*]

[*Translation*]

• 0855

Si on compare cela à un autre port, ce n'est pas très impressionnant, parce qu'on ne tient pas compte de l'ensemble du tonnage qui est manutentionné dans le port, aux autres quais. Il faut ajouter à cela les 2 082 tonnes transbordées au quai de Pêches et Océans, qui est à l'intérieur du même port, pour approvisionner Il faut aussi ajouter les 733 700 tonnes transitées par la COGEMA, par le traversier–rail, ainsi que les 4 963 tonnes transitées par la CTMA, par le bâteau des îles, et les 150 000 tonnes, ce qui est un chiffre approximatif, pour le trafic de la Société des traversiers du Québec. La Société ne comptabilise pas le tonnage, mais le nombre de camions–remorques et des semi–remoques, mais étant donné la quantité de charges sur la route, on est capable d'extrapoler et de savoir ce que cela donne environ. Cela fait un total de 995 179 tonnes transitées au port de Matane en 1994, auxquelles s'ajouteront 150 000 tonnes de production pour la Donohue qui exportera 80 p. 100 de sa production en Europe et en Asie en 1995.

M. Guimond: Merci, monsieur Canuel.

Are we on the second round?

The Chairman: Yes, we have four or five minutes. We have to try to keep to five–minute rounds because of the time.

M. Guimond: Monsieur Canuel, parlons premièrement des chiffres. Vous contestez les chiffres qui ont été avancés par Transports Canada, parce que c'est davantage au niveau du tonnage, selon ce que vous nous avez dit. Il devrait y avoir d'autres chiffres dont on devrait tenir compte.

L'autre chose, c'est que le port de Matane joue ni plus ni moins que le rôle de plaque tournante pour le développement économique de la région immédiate de Matane, mais aussi pour d'autres régions du Québec, à savoir la Côte–Nord et la Basse–Côte–Nord et les Îles–de–la–Madeleine par le lien avec le *Voyageur*. C'est exact?

M. C. Canuel: Exact. Je n'ai pas dit toutefois que les chiffres n'étaient pas corrects. Les chiffres sont corrects du point de vue commercial, mais le modèle statistique ne tient pas compte des autres chiffres. Ceux fournis sur le plan commercial sont exacts, mais il faut y ajouter les autres chiffres pour tenir compte de la réalité.

The Chairman: Thank you, Mr. Canuel.

Mr. Gouk.

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): Thank you. I have just a couple of fairly quick things.

First of all, I gather you feel you still need federal government assistance. What kind of money do you think you need so you can do your cost rationalizations and get your costs down? What type of subsidy would you still require on an ongoing basis?

M. C. Canuel: Il faudrait, à mon sens, fondamentalement deux choses. En matière de subventions permanentes, c'est particulièrement pour l'aide à la navigation d'hiver afin de pouvoir maintenir, sans tarification, du moins tant que le volume au port ne sera pas augmenté, l'assistance des brise–glaces de la Garde côtière.

If you compare these figures to that of another port, they are not very impressive, because we're not considering the entire tonnage handled in the port, at the other wharves. We must include the 2,082 tons transshipped at the Fisheries and Oceans wharf, which is within the same port, as well as the 733,700 tons handled by COGEMA, through the passenger, car and train ferry, and the 4,963 tons handled by the CTMA, by the island boat, and the 150,000 tons, which is an approximate figure, representing traffic carried by the ferry–boat company, the *Société des traversiers du Québec*. The Société does not base its calculations on tonnage. Its figures pertain to the number of tractor, semi–trailers and trailers, but given that we know the size of the load carried over land, we can extrapolate and come up with an approximate figure. This brings us to a total of 995,179 tons which passed through the Port of Matane in 1994. We will also have to add the 150,000 tons of product coming from the Donohue, which will be exporting 80% of its production to Europe and Asia in 1995.

Mr. Guimond: Thank you, Mr. Canuel.

En sommes–nous au deuxième tour?

Le président: Oui, nous avons chacun quatre ou cinq minutes. Essayons de ne pas dépasser cinq minutes parce que nous devons tenir compte du temps dont nous disposons.

Mr. Guimond: Mr. Canuel, let's talk about figures first. You disputed the figures provided by Transport Canada, because these figures were based upon tonnage, according to you. We must take other figures into account.

The other thing is that the Port of Matane is, in fact, the hub of economic development not only for the immediate vicinity of Matane but also for other regions of Quebec, namely, the North Shore, the Lower North Shore and the Magdalen Islands through the link with the Voyageur. Is that right?

Mr. C. Canuel: Right. However, I never said that the figures were not accurate. The figures are accurate from the commercial viewpoint, but the statistical model does not take other figures into account. The commercial figures provided are accurate; however, other figures must be included in order to paint a complete picture of the situation.

Le président: Merci, monsieur Canuel.

Monsieur Gouk.

M. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): Merci. Je n'ai que quelques petites questions auxquelles vous allez pouvoir répondre assez vite.

Premièrement, si je vous comprends bien, vous croyez qu'il vous faut toujours de l'aide du gouvernement fédéral. Quelle sorte de subvention vous faut–il afin de procéder à votre rationalisation et de réduire vos coûts? Quelle sorte de subvention vous faut–il de façon permanente?

Mr. C. Canuel: Basically, we need two things in my opinion. We need a permanent subsidy primarily to assist us with winter navigation so that we can secure, without paying fees, at least not until the volume handled by the port has increased, the assistance of the Coast Guard icebreakers.

[*Texte*]

Cela, c'est inégal. Vous devriez examiner quel impact cela pourrait avoir sur les usagers, particulièrement sur la Société des traversiers du Québec, la COGEMA et le bateau des Îles–de–la–Madeleine.

Comme on fait affaires avec la nature, il y a des hivers où l'assistance des brise–glaces peut être nécessaire pendant à peine deux semaines. Il y a d'autres hivers où le froid et le vent sont contraires, où les glaces collent sur la rive sud et là, l'assistance des brise–glaces peut être nécessaire pendant quatre ou cinq semaines, puis tout à coup on n'en a plus besoin pendant deux semaines, et par la suite, on en a besoin pendant deux autres semaines.

Si le gouvernement fédéral en arrivait à dire que chaque fois qu'un navire veut avoir accès à l'entrée du port, il faut imposer à ce bateau le tarif du brise–glace, à ce moment–là, ce tarif–là va être imposé sur la marchandise transportée des Îles–de–la–Madeleine, de la Côte–Nord, etc.

Cependant, je n'ai pas toute l'information sur les coûts d'exploitation réels du port. Je ne suis pas capable de vous dire, par exemple, s'il est déficitaire, par rapport à ses droits de péage, de tel montant par année. Par contre, cet aspect peut être regardé par l'ensemble des usagers, par un genre de société mixte qui pourrait regarder grosso modo comment on pourrait en arriver à boucler les coûts d'exploitation du port.

[*Traduction*]

The amount of the subsidy would vary. You must assess what impact this would have on the users, particularly on the *Société des traversiers du Québec*, COGEMA and the Magdalen Islands boat.

Since we are dealing with nature, there are some winters where the assistance of icebreakers would be needed for barely two weeks. There are other winters, where, because of the cold and the wind, because of the ice collecting by the South Shore, icebreakers would be needed for perhaps four or five weeks, and then all of a sudden we wouldn't require them for two weeks and then we would need them again for another two–week period.

If the federal government decided to collect an icebreaker fee from every ship that wanted to enter the port, that would mean that this fee would be passed on to the merchandise shipped from the Magdalen Islands, North Shore, etc.

However, I do not have complete information regarding the real operating costs of the port. I cannot tell you, for instance, if it is running a deficit as far as toll rights are concerned, and what this amount per year is. However, this aspect could be looked at by all of the users, by a type of joint management company which could look at ways of covering the port's operating costs.

• 0900

Troisièmement, on souhaiterait que le gouvernement canadien maintienne sa propriété du port. À un moment donné, vu l'augmentation du trafic qui est souhaitable, il arrivera sans doute qu'on aura besoin de certains investissements, qu'on parle d'une rampe ou de certaines réparations majeures relativement à la solidité du quai. Il est clair que vous ne pouvez pas penser qu'un port comme celui–là puisse être privatisé et que c'est la ville de Matane, avec ses 13 000 âmes, qui va investir le montant nécessaire.

Est–ce que cela répond à votre question, monsieur?

Mr. Gouk: Yes, I think it does pretty much.

Mme Terrana (Vancouver–Est): Bonjour. Est–ce que le port de Matane est le seul port qui dessert les Îles–de–la–Madeleine?

M. C. Canuel: Non, il y a également le Port de Montréal. La CTMA, la Coopérative de transport maritime et aérien des Îles–de–la–Madeleine, fait le trafic pour Transports Québec. Selon l'entente qu'elle a présentement avec Transports Québec pour desservir les Îles–de–la–Madeleine, elle fait la navette entre les Îles–de–la–Madeleine et le Port de Montréal. Quand ils vont au Port de Montréal, les Madelinots peuvent acheter des marchandises directement du manufacturier, sans passer par un intermédiaire. Par contre, c'est trop long, trop coûteux et trop risqué d'aller jusqu'au Port de Montréal en hiver. Il y a quelques années, le gouvernement du Québec a indiqué qu'à titre expérimental, jusqu'en 1997, le bateau viendrait à Matane en hiver parce que c'est le port le plus près qui, normalement, est ouvert à l'année longue. On doit le considérer comme un port ouvert à l'année longue, exception faite des périodes de grands froids comme présentement où, pendant une période temporaire, il faut avoir l'aide du brise–glaces à l'occasion.

Third, we would like the port to remain in federal hands. At some time in the future, traffic will hopefully increase, and at that point it will no doubt be necessary to invest in the port, be it the construction of a new ramp or major repairs to reinforce the solidity of the pier. It's obviously unthinkable that a port of that size could be privatized and that the city of Matane, with its 13,000 citizens, will be able to come up with the money.

Does that answer your question, sir?

M. Gouk: Oui, cela répond en grande partie à ma question.

Mrs. Terrana (Vancouver East): Good morning. Is the Port of Matane the only one which services the Magdalen Islands?

Mr. C. Canuel: No, there is also the Port of Montreal. The CTMA, the *Coopérative de transport maritime et aérien des Îles–de–la Madeleine*, provides service on behalf of the Ministry of Transportation of Quebec. Under the current agreement with Transport Quebec to service the Magdalen Islands, the CTMA goes back and forth between the Magdalen Islands and the Port of Montreal. When the Islanders go to the Port of Montreal, they can buy merchandise directly from the manufacturer, without going through a middle–man. However, it takes too much time, it's too costly and it's too risky to go to the Port of Montreal in winter. Several years ago, the government of Quebec decided to try something else: until 1997, the ferry would dock in Matane in winter because it's the closest port which is usually open all year. It is considered a year–round port, except during extremely cold weather such as what we have now, when icebreakers have to be used temporarily.

[*Text*]

Mme Terrana: Qu'est–ce que vous pouvez faire pour aider le gouvernement canadien à garder le port? Vous voulez garder le port pour les emplois et parce que vous pensez qu'il y a des possibilités pour ce port.

M. C. Canuel: L'an dernier, la Garde côtière canadienne a commencé elle–même, dans les principaux ports dont elle a la responsabilité, une tournée de consultation. Déjà, les compte rendus de ces réunions—j'ai joint à mon rapport le compte rendu de la consultation de la Garde côtière—vous donneraient une indication de l'importance des ports. Ce que nous avons compris, c'est que la Garde côtière canadienne aurait souhaité—ce qu'on pense que vous souhaitez également—qu'on dise en région: Écoutez, gardez tel port et éliminez tel autre port. Elle aurait souhaité qu'on y arrive par consensus régional.

La réalité régionale est bien différente parce que la région est très vaste et que, souvent, les infrastructures sont très importantes pour l'économie locale. Quand le gouvernement canadien a construit ces infrastructures, c'est lui–même qui avait décidé de les construire. Maintenant, s'il y en a trop, ce serait à lui aussi, après consultation, de faire une classification de ces ports.

Le problème, c'est l'importance inégale des infrastructures. Comme il n'y a pas de classification de ces infrastructures à l'heure actuelle, on semble nous dire qu'il va y avoir les ports commercialement rentables et les autres, qui vont devenir des ports d'accès à la mer. Il y a un entre–deux quelque part.

Oui, le gouvernement canadien devrait peut–être laisser aller, comme il l'a fait du côté du vieux port de Matane, un quai qui sert à la pêche à l'éperlan et à accommoder quelques plaisanciers, quelques touristes qui s'arrêtent pendant l'été, et qui a une valeur patrimoniale importante pour la localité, mais qui n'a peut–être plus une vocation claire et essentielle pour le gouvernement canadien.

Par contre, à propos des ports régionaux, j'ai indiqué, pour essayer de vous aider le plus possible et au risque de me faire des ennemis, ce qui m'apparaissait comme un minimum. Dans l'est du Québec, jusqu'à Gaspé, considérons ceux de Gros–Cacouna, de Matane et de Baie–Comeau. Les autres ports peuvent faire l'objet d'un examen. Tant mieux si vous pouvez en sauver plus. L'idée n'est pas de donner une jambette à tout le monde et de dire: Tous les autres ne sont pas bons. Tant mieux si on peut en sauver, mais cela m'apparaît comme le strict minimum. Ce sont des ports qui ont une vocation régionale plus importante que la ville où ils sont situés.

• 0905

Par exemple, le port de Gros–Cacouna sert beaucoup à l'expédition du bois qui vient de la région du Témiscouata et de Kamouraska. C'est un port qui est axé également sur la Madawaska et la partie ouest du Nouveau–Brunswick. Pour le port de Matane, en face Baie–Comeau, c'est une question de liaison de deux régions à mi–chemin entre la région du Bas–Saint–Laurent et celle de la Gaspésie, de la vallée de la Matapédia et de l'autre partie du Nouveau–Brunswick, qui part du sud–est du Nouveau–Brunswick, donc de Campbellton; des entreprises de cette région–là ont un lien avec la Côte–Nord.

[*Translation*]

Mrs. Terrana: What can you do to help the Canadian government keep the port open? You want to save jobs and you believe the port has a future.

Mr. C. Canuel: Last year, the Canadian Coast Guard itself began holding consultations in the main ports it oversees. The report alone—I appended the Coast Guard report to my brief—gives you a pretty good idea of the importance of those ports. We inferred that the Canadian Coast Guard wanted the regions to decide which ports to keep and which to close. We think you also share this view. The Coast Guard also hopes that these decisions can be arrived at by a regional consensus.

The reality of the regions is vastly different because they cover a lot of territory and often, port facilities are very important for the local economy. When the Canadian government built these infrastructures, it alone decided to build them. So today, the federal government will have to hold consultations and prioritize the ports if it turns out there are too many.

The problem is that some ports are more important for their respective region than others. Since each port's relative importance has not been assessed, we're being told that some ports will be classified as being cost–effective and others will be classified as gateways to the ocean. But there is a middle ground.

Yes, the Canadian government should abandon certain ports, like the old port it let go in Matane. The port was basically used by smelt fishermen, and a few recreational craft and tourists, and it is a historic place in the area, but it doesn't serve any clear purpose for the federal government any more.

However, to guide you as much as possible and at the risk of making enemies, I told you what I thought should be done as regards regional ports, at the very least. In eastern Quebec, up to Gaspé, there are the ports of Gros–Cacouna, Matane and Baie–Comeau. The other ports could be reviewed, and so much the better if you can save them. I don't want to condemn all the others and tell you that no other port should be kept open. So much the better if some other ones can be saved, but the ones I named should be kept, at the very least. Those ports are more important to their region than the town they are located in.

For instance, a lot of wood from the Témiscouata and Kamouraska regions goes through the Gros–Canouna Port. The Port also services the Madawaska region and western New Brunswick. The Port of Matane, which is across from Baie–Comeau, links both sides of the river halfway between the Lower St. Lawrence region and Gaspésie, that is the Matapédia Valley and the other part of New Brunswick, which starts in the south–eastern part of the province, in other words at Campbellton. This means the companies in that area have access to the North Shore.

[*Texte*]

Finalement, ces ports–là, même s'ils n'ont pas une vocation commerciale comme les ports nationaux, ont quand même plus qu'un rôle local, et je dirais même plus qu'un rôle interrégional, parce qu'en bonne période de croissance économique, il se fait de l'exportation à partir de ces ports–là. C'est peut–être la notion que j'ai oublié de vous mentionner.

L'autre danger, présentement, c'est que les statistiques des trois dernières années sont des statistiques faites en période de crise économique et ne représentent pas l'importance réelle du port dans une période de forte croissance économique. C'est notamment le cas des statistiques de la Société des traversiers du Québec, qui indiquent que la fréquentation a été décroissante pendant les trois dernières années. Depuis le mois de septembre de l'an dernier, la fréquentation va en augmentant, mois après mois, à la Société des traversiers, dans le domaine de la liaision, parce qu'il y a une reprise importante du côté de la Côte–Nord.

Mme Terrana: Je voudrais seulement savoir si vous discutez de ces choses–là avec la direction des autres ports que vous avez mentionnés? Est–ce que vous avez discuté avec ces gens de l'importance de la région?

M. C. Canuel: Jusqu'à maintenant, on l'a fait plus particulièrement avec Baie–Comeau, avec qui nous sommes plus intimement liés de par notre vocation.

The Chairman: We're running late so perhaps we can keep the questioning very short. Thank you very much, Mr. Canuel. Just for the record, is there any relationship here—Canuel, Canuel? No? You're not brothers or something? No, no relation; okay.

M. Canuel (Matapédia—Matane): On n'est pas parents, monsieur le président, mais vous devez savoir également que le chef de police de Vancouver–Sud est un Canuel. C'est la matinée des Canuel. Si vous ne nous entendez pas bien tous les deux, on ira chercher le chef de police.

Mme Terrana: C'est une réunion des Canuel.

M. Canuel (Matapédia—Matane): Monsieur le président, permettez–moi de vous remercier de me permettre de siéger, avec votre Comité, dans ma circonscription. C'est un grand honneur pour moi et, au nom de mes concitoyens et concitoyennes, je vous remercie très cordialement. Tout le caucus de l'Est du Québec du Bloc québécois vous remercie également.

J'aurais une question à poser rapidement à M. Canuel. Monsieur Canuel, vous avez dit, avec raison, que le port de Matane était nécessaire, fondamental même. Je regarde vos chiffres: 9 980 tonnes. Cependant, je m'aperçois que nos routes se brisent de plus en plus. La Donohue arrive dans le décor. Bravo! Est–ce qu'il y aurait moyen, peut–être avec une certaine publicité, pour rentabiliser ce port–là encore davantage, d'aller chercher énormément plus de marchandises transportables, de telle sorte que nos routes soient un peu moins brisées? Ce port porurait être encore plus utile, peut–être voa Montréal, Québec, etc.

M. C. Canuel: C'est une question à laquelle il est difficile de répondre brièvement, monsieur le député. Vous mentionnez la question du transport routier en même temps que la question maritime. Au moment où on se parle, le gouvernement du

[*Traduction*]

Lastly, even if they are not commercial ports like our national ports, they are important not only to the local economy, or to the interregional economy, but they play a wider role since they also handle goods that are shipped abroad when times are good. I might have forgotten to mention this.

Another misleading fact today is that statistics from the last three years were gathered when the economy was weak, so they don't reflect the real importance of ports during periods of economic growth. That's specifically the case of statistics from the *Société des traversiers du Québec* which show that traffic was down in the last three years. According to the *Société des traversiers*, since September of last year, traffic has increased every month between both shores because the economy of the North Shore is growing.

Mrs. Terrana: I would like to know if you have discussed these issues with the management of the other ports you mentioned. Have you told them how important the ports are to the regions?

Mr. C. Canuel: We've mostly spoken with the management of the Baie–Comeau Port, because we work more closely with them.

Le président: Nous sommes en retard et je suggère que nous nous limitions à de courtes questions. Merci beaucoup, monsieur Canuel. En passant, est–ce qu'il y a un lien de parenté entre vous—Canuel, Canuel? Non? Vous n'êtes pas frères? Non, vous n'êtes pas apparentés. Très bien.

Mr. Canuel (Matapédia—Matane): We are not related, Mr. Chairman, but you might be interested to know that the chief of police in South Vancouver is also a Canuel. It's a Canuel invasion. If you don't listen to either of us, we'll set the chief of police on you.

Mrs. Terrana: It's a get–together of the Canuel clan.

Mr. Canuel (Matapédia—Matane): Mr. Chairman, I'd like to thank you for letting me sit on the committee while you are in my riding. It is a great honour for me, and I would sincerely like to thank you on behalf of my constituents. The entire eastern caucus of the Bloc québécois also thanks you.

I have a quick question for Mr. Canuel. Mr. Canuel, you said, quite rightly, that it was necessary, and even essential, to maintain the Port of Matane. I've looked at your figures: 9980 tons. However, I notice that our roads are deteriorating. The Donohue pulp mill has started up again. Hurray! Do you think it would be possible, if we reached enough people, to make the port even more cost–efficient by shipping merchandise which is normally transported by truck so that we can save our roads? The port might become even more useful if we start shipping to Montreal or Quebec City.

Mr. C. Canuel: It's hard to give a short answer to that question, sir. You've raised the issues of land and maritime transportation. The government of Quebec, which is responsible for maintaining roads, has just realized that it costs an

[*Text*]

Québec, qui a la responsabilité de l'entretien des routes, constate que cela lui coûte énormément cher. Mais on n'est pas encore rendu au stade où il accepte de faire payer à l'entreprise du transport routier le prix de l'entretien des routes.

Également, sur le plan de la structure du transport, les camionneurs, les propriétaires de tracteurs qui tirent des semi–remorques sont payés au kilométrage roulé, ce qui n'est pas un encouragement à mettre le camion–remorque sur un train pour le faire transporter.

Je suis content que vous souleviez la question sous cet angle–là. Par contre, cela m'apparaît un peu paradoxal. Vous savez également que, du côté des transports, on remet en question les lignes de chemins de fer. J'ai vu la semaine dernière une carte où la voie principale du chemin de fer tourne à Rivière–du–Loup pour se diriger vers le Nouveau–Brunswick et Halifax. Donc, les voies ferroviaires à l'est de Rivière–du–Loup deviennent un peu excédentaires. Je me disais, en préparant le rapport, que c'est bizarre.

• 0910

Au même moment où l'entretien des ports et de la voie navigable, et donc le service maritime, coûtent trop cher, il en coûte également trop cher pour maintenir la voie ferrée parce qu'il n'y a pas de trafic. Je me demande s'il n'y a pas quelque part une relation entre les deux. Si on veut diminuer les services comme le déglaçage, de pilotage, etc., est–ce qu'on ne doit pas examiner les deux questions en même temps? Il faut se demander s'il ne serait pas utile d'augmenter le trafic dans un port comme celui de Matane, qui est plus à l'est, plus en aval, et de faire arrêter pendant la période hivernale un plus grand nombre de navires ici pour les décharger, et d'amener le chemin de fer au port, augmentant ainsi le trafic ferroviaire pour rentabiliser la voie de chemin de fer. En même temps, on diminuerait les coûts dans le domaine maritime.

Il me semble y avoir une relation entre les deux aspects de la question quand on l'examine sous cet angle–là. Si on parle du domaine maritime et du chemin de fer, ils sont au moins entre les mains du même gouvernement.

Pour l'autre approche, il faudrait je pense, une concertation avec le gouvernement du Québec et le gouvernement canadien pour arrimer les différents modes de transport ensemble. C'est peut–être une démarche un peu plus longue que celle qui intéresse le Comité.

M. Canuel (Matapédia—Matane): L'an prochain.

M. C. Canuel: Je ne le sais pas.

The Chairman: Again, thank you colleagues.

Thank you for your presentation to the committee, Mr. Canuel. Just in closing, in your opinion could the facilities at the Port of Matane ever become commercially liable, or will it always need government subsidy?

M. C. Canuel: Je pense que pour l'exploitation, cela pourrait à la longue devenir rentable par une forte augmentation du trafic. À partir du moment où il n'y a pas de classification des ports, il est difficile d'augmenter le trafic parce

[*Translation*]

enormous amount of money. But the government is still not willing to make trucking companies pay for the maintenance of the roads.

As well, in the transport industry, truckers and the owners of cabs which haul semi–trailers are paid by the kilometre, which makes it harder to get the industry to ship goods by train.

I'm glad you raised that particular angle. However, it's a bit of a paradox. You probably know that the rail industry is also undergoing major changes. Last week, I saw a map which showed that the main railway line went from Rivière–du–Loup towards New Brunswick and Halifax. So the tracks east of Rivière–du–Loup are lying idle. As I was preparing my brief, I thought that was a little strange.

Maintaining ports and the Seaway, and therefore marine services, has become too costly at the same time as maintaining the railroad has become unaffordable because it is under utilized. I wonder if there isn't a link between the two. If services such as ice removal and pilotage are to be reduced, shouldn't both those issues be studied at the same time? Perhaps it would be better to increase traffic in a port like Matane's, which is further east, further downstream, and make more ships stop here during the winter to unload, and extend the railroad as far as the port, thereby increasing rail traffic in order to make the railroad cost–effective. At the same time, this would cut costs in the marine industry.

If you look at it that way, I think there is a correlation between the two. At least, marine services and the railroad are under the same jurisdiction.

As for the other approach, I think the Quebec government and the Canadian government would have to try to link the various modes of transport. Perhaps that task goes beyond the scope of this committee.

Mr. Canuel (Matapédia—Matane): Next year.

Mr. C. Canuel: I don't know.

Le président: Merci encore, collègues.

Monsieur Canuel, je vous remercie de l'exposé que vous avez présenté au comité. En terminant, je voudrais savoir si vous pensez que les infrastructures du port de Matane pourraient un jour devenir commercialement rentables, ou si le port dépendra toujours des subventions du gouvernement?

Mr. C. Canuel: I think that the port could be profitable in the long run if there were considerably more traffic. However, without any port classification, increased traffic is unlikely because, basically, people can chose to go wherever they want

[*Texte*]

que, dans le fond, les gens ont la liberté d'aller n'importe où. Ils ont le même service partout. S'il arrivait que le gouvernement canadien reconnaisse deux ou trois ports de plus, qui ne sont pas des ports présentement commercialement rentables, il faudrait que les gens du milieu des usagers fournissent tous les efforts pour les rendre rentables. Probablement qu'à moyen terme, il serait possible d'y penser, pour autant qu'on n'abandonne pas les efforts de développement régional.

Je m'explique. Quand ces infrastructures ont été mises en place, c'était pour donner des équipements de développement régional, pour attirer l'investissement. Maintenant, on coupe partout. Il faudrait en même temps faire des efforts pour vendre la région du côté des investissements étrangers parce que la meilleure garantie de développement, c'est quand il y a des industries qui ont des relations directes avec le port, qui créent des emplois et qui augmentent l'achalandage.

Avec une stratégie bien pensée, si on n'arrive pas à une totale rentabilité, on arrive du moins à diminuer l'importance des contributions.

The Chairman: Mr. Canuel, *merci beaucoup.*

M. C. Canuel: Merci.

The Chairman: Colleagues, we're all ready beginning to run a little behind so, as I have in the past, I am going to have to get really strict on the amount of time taken. It helps too, ladies and gentlemen, if the witnesses can keep their answers as brief as possible.

Could we welcome to the table the Economic Development Council of la Mitis, please?

Monsieur Réal Marmen, welcome, and thank you very much for coming before our committee. If you could make your presentation in under fifteen minutes, we would appreciate it. That way, we can have questioning from my colleagues.

Mr. Réal Marmen (Economic Development Council of La Mitis): I'll have to respect the deal.

The Chairman: I've got a clock here. If you go over, I just have to hammer you.

Ladies and gentlemen, just for the benefit of our observers and the media here today, the transport committee was involved in a tripartite air study in which we were looking at the issue of the national airport policy, the bilateral agreement and the commercialization of air navigation systems. We suspended those hearings to proceed with the marine sector hearings. Because we didn't get to *la belle province* during the hearings on the air side, the representative locally—and Mr. Guimond requested as well—that we hear some representation from the air side.

• 0915

So you will notice at times during our schedule today that we are not only dealing with marine but we are also touching on the air side to get feedback from the communities and specifically the regional airports, I suppose, in this area anyway, on the national airports policy announced by the minister a few months back.

[*Traduction*]

to. They can get the same service everywhere. If the Canadian government recognized two or three more ports that are not commercially viable at the present time, the stakeholders would have to make every effort to make them viable. It may be considered worth doing in the future, as long as there is continued effort to promote regional development.

Let me explain. Those facilities were built to promote regional development, to attract investors. Now, there are cuts everywhere. We must try to attract foreign investors to the region, because the best way to ensure development is to have industries that are inextricably linked to the port, that create jobs and increase business.

A well-planned strategy may at least reduce dependence on government subsidies, if the port does not become totally viable on its own.

Le président: Monsieur Canuel, merci beaucoup.

Mr. C. Canuel: Thank you.

Le président: Collègues, nous accusons déjà un peu de retard, et comme je l'ai fait par le passé, je vais surveiller l'horloge de près. Mesdames et messieurs, cela nous aide beaucoup aussi si les témoins peuvent donner des réponses aussi courtes que possible.

Je demanderais maintenant au Conseil de développement économique de la Mitis de venir s'installer à la table.

Bienvenue, monsieur Réal Marmen, et merci d'être venu aujourd'hui. Nous vous saurions gré si vous pouviez limiter votre exposé à 15 minutes. Cela permettra ensuite à mes collègues de vous poser des questions.

M. Réal Marmen (Conseil de développement économique de La Mitis): D'accord.

Le président: J'ai une horloge devant moi. Si vous dépassez les 15 minutes, je vous le signalerai en utilisant le marteau.

Mesdames et messieurs, pour la gouverne des observateurs et des journalistes ici présents, le Comité des transports a participé à une étude tripartite sur les espaces aériens, qui nous a obligés à examiner la politique sur les aéroports nationaux, l'entente bilatérale ainsi que la commercialisation des systèmes de navigation aérienne. Nous avons suspendu ces audiences-là pour entamer celles sur le secteur maritime. Puisque nous ne nous sommes pas rendus dans la belle province pendant les audiences sur les espaces aériens, votre représentant local, ainsi que M. Guimond, ont demandé qu'on entende des exposés des représentants du secteur aérien.

Vous constaterez donc en lisant notre ordre du jour que nous n'étudierons pas seulement les questions liées au secteur maritime, mais également celles portant sur les espaces aériens, afin de savoir ce que les collectivités et surtout les aéroports régionaux, du moins dans cette région, pensent de la politique nationale sur les aéroports annoncée par le ministre il y a quelques mois.

[*Text*]

We will be writing an interim report to supply to the minister after this leg of this trip.

Mr. Marmen, please proceed.

M. Marmen: Merci, monsieur le président.

Mesdames et messieurs les commissaires, je représente le Conseil de développement économique de la Mitis, qui est un organisme à but non lucratif dont le mandat est de consolider et de développer notre économie. Cela veut dire également voir à la sauvegarde de nos acquis. C'est ce qui nous amène à la présente table aujourd'hui pour parler du dossier de la privatisation de l'aéroport régional du Bas–Saint–Laurent.

Lorsqu'on a reçu la politique du ministre Young, notre première réaction en a été une de profonde désolation et de colère, en bonne partie parce que nous n'avons été aucunement consultés à prime abord dans ce processus, comme cela se fait de plus en plus, de la part des deux ordres de gouvernement d'ailleurs. Quoi qu'il en soit, notre deuxième réaction en a été une positive, à savoir de prendre note que la décision était irréversible et que, par conséquent, on devait plutôt investir notre énergie à trouver des avenues de solutions.

Mon intervention a deux buts. Le premier est de vous sensibiliser au fait que l'aéroport régional est un outil essentiel à notre développement; le deuxième est de vous sensibiliser également au fait que la politique, telle qu'elle est énoncée actuellement, devra subir des modifications, si on veut que la commercialisation se fasse dans l'harmonie souhaitée.

J'aimerais maintenant parler de la problématique du dossier en trois volets.

Le premier volet concerne l'aéroport régional. À l'aéroport, on note des revenus annuels de 400 000$ contre des dépenses de 1,6 million de dollars, ce qui veut dire un déficit de 1,2 million de dollars. Le deuxième volet, c'est le contexte du gouvernement fédéral. On comprend que des coupures doivent être faites. On sait que le Fonds monétaire international a le gouvernement du Canada à la loupe concernant le déficit qui est absolument incontrôlable. C'est dans ce contexte qu'on a demandé à tous les ministères d'exercer des coupures. Évidemment, Transports Canada n'a pas échappé au couperet. C'est dans ce contexte que le ministre a adopté une politique de privatisation, à la hâte, basée en bonne partie sur le constat suivant: 94 p. 100 du traffic de marchandises et de personnes passent par 26 des 726 aéroports au Canada. On voyait là également un bon moyen de dégraisser l'appareil étatique.

Pendant ce temps–là—c'est mon troisième volet—notre économie locale, l'économie de la Mitis, connaît de sérieux problèmes. On dirait qu'à l'heure actuelle, le taux de chômage a franchi le cap des 20 p. 100. Notre population est vieillissante, il y a un exode des jeunes, et tout cela est appuyé par le dernier recensement où l'on note que notre population, de 1985 à 1991, a diminué de 7 p. 100. Alors, il va sans dire que cette politique ne nous enchantait guère, d'autant plus que notre aéroport constitue un élément important de notre stratégie de développement.

[*Translation*]

Nous allons rédiger un rapport intérimaire que nous allons remettre au ministre après cette étape–ci de notre voyage.

Monsieur Marmen, à vous la parole.

Mr. Marmen: Thank you, Mr. Chairman.

Ladies and gentlemen, members of the Committee, I represent the Economic Development Council of la Mitis, a non–profit organization whose mandate is to consolidate and develop our economy. That also means protecting what we already have. We are here today to talk to you about the privatization of the Lower St. Lawrence regional airport.

When we received a copy of Minister Young's policy, our initial reaction was extreme dismay and anger, mostly because no one from either level of government had consulted us beforehand, which seems to be happening more and more often. Nonetheless, our second reaction was positive, because the decision was irreversible and we could therefore put all our energy into looking at other options.

I am here for two reasons. First of all, I want to explain to you why our regional airport is so critical to our economic development, and secondly, to show you why the current policy must be amended if you want commercialization to proceed as planned.

I would now like to give you a three–part overview of the problem.

The first is the regional airport. It has annual revenues of $400,000 and expenditures of 1.6 million, which means a 1.2 million dollar deficit. The second is the context of the federal government. We realize cuts must be made. We know the International Monetary Fund is keeping the Canadian government under close watch because of its absolutely uncontrollable deficit. That is why all departments have been asked to make cuts. Obviously, Transport Canada was not spared. It is under those circumstances that the Minister hastily adopted a privatization policy based in large measure on the following findings: 94% of goods and passengers go through 26 of Canada's 726 airports. Obviously, that seemed to be a good place to cut some fat.

In the meantime—and this is my third point—la Mitis' local economy was suffering a great deal. Our unemployment rate has now reached 20%. We have an aging population, the young are leaving, and in fact, the last census showed that between 1985 and 1991, our population dropped by 7%. So it goes without saying that we were not pleased at all with this policy, especially since our airport is a key component of our development strategy.

[*Texte*]

Avant d'en arriver aux impacts économiques de l'aéroport, j'aimerais vous faire part de ce qu'on comprend de la politique de privatisation. C'est une politique à deux volets. Le premier consiste à resituer le rôle de Transports Canada, qui passe du rôle de propriétaire et d'exploitant à celui de locateur et d'autorité réglementaire.

Quant au second volet, il touche essentiellement au changement du système de navigation aérienne au Canada. J'aimerais plutôt, en ce qui nous concerne, insister sur le premier volet qui est très important.

[*Traduction*]

Before going into the airport economic impact, I would like to give you our interpretation of the privatization policy. It is a twofold policy. The first is to redefine the role of Transport Canada, which will be to act as a lessor and regulatory authority, rather than as an owner and operator.

As for the second part, it basically involves changing Canada's air navigation system. For our purposes today, I would prefer to focus on the first facet of the policy, which is a very significant one.

• 0920

Avec sa politique, le gouvernement s'adressait à quatre instances par ordre de priorité pour faire la cession de l'aéroport. Il s'agissait du gouvernement du Québec, des municipalités, des commissions aéroportuaires et de l'entreprise privée. Tout le monde sait que le gouvernement provincial a décidé de renoncer à se porter acquéreur de l'infrastructure. Par conséquent, on doit porter seuls dans le milieu, dans le Bas–Saint–Laurent, la lourde responsabilité de rentabiliser notre aéroport.

With its policy, the government dealt with four authorities, in order of priority, to transfer the airport. They were: the government of Quebec, the municipalities, airport commissions and the private sector. Everyone knows the provincial government decided not to purchase the facilities, which, as a result, meant that the people of the Lower St. Lawrence had to carry the heavy burden of making our airport cost–effective.

On comprend également que Transports Canada, au cours des cinq années débutant le 1er avril 1995, devrait accompagner, au niveau des subventions d'exploitation, ceux qui se porteront acquéreurs de l'infrastructure. Et on comprend aussi qu'il pourrait arriver qu'on ait une prolongation de ce délai–là si des arguments solides étaient apportés au ministre. Il y aura également un programme d'aide aux immobilisations et des mesures pour rentabiliser l'aéroport.

We also understand that over the next five years, beginning April 1 1995, Transport Canada will have to provide the purchasers with operating subsidies. We also realize the decision might be postponed if valid arguments are presented to the Minister. There will also be a capital assistance program, and measures will be implemented to make the airport profitable.

Transports Canada inclut également dans une même catégorie, et on trouve cela assez étrange, les aéroports locaux et régionaux. Je pense qu'on n'a pas besoin de disserter longtemps pour se rendre compte qu'il y a une distinction très nette à faire entre un aéroport local et un aéroport régional. On ne devient pas nécessairement aéroport régional en claquant des doigts, comme vous le savez.

Also, we find it rather odd that Transport Canada puts local and regional airports in the same category. It is not very difficult to see that there is a tremendous difference between a local airport and a regional one. As you know, you don't necessarily become a regional airport just by snapping your fingers.

L'aéroport de Mont–Joli est devenu un aéroport régional du Bas–Saint–Laurent. Pourquoi? Entre autres parce que, lors de la Deuxième Guerre mondiale, l'Armée canadienne a réalisé que Mont–Joli était géographiquement et stratégiquement bien situé, à un tel point qu'il a été décidé d'y établir une école de tir et de bombardement, ce qui a apporté beaucoup d'achalandage à Mont–Joli. Après la Deuxième Guerre mondiale, il y a eu les travaux de construction de la DEW Line dans le Grand Nord. Là encore, l'aéroport de Mont–Joli était une plaque tournante et un centre de ravitaillement.

The Mont–Joli Airport has become the Lower St. Lawrence regional airport. Why? Among other reasons, during the Second World War, the Canadian Army realized Mont–Joli was such a good location, both geographically and strategically, that it decided to set up a bombing and gunnery school there, which brought a lot of business to Mont–Joli. After the Second World War, the DEW line was built in the Far North. There again, the Mont–Joli airport was a hub and supply centre.

En 1968, on décide de proclamer l'aéroport de Mont–Joli aéroport régional du Bas–Saint–Laurent et de la Gaspésie. C'est alors que Québécair qui, jusque–là, opérait à Rimouski et qui avait fait l'acquisition d'avions de type BAC–111, décide de s'installer à Mont–Joli parce que les infrastructures étaient là. Par la suite, on a installé un système d'aide à l'atterrissage de même qu'un système de sécurité permanent. Étant donné qu'on a deux pistes à Mont–Joli et le genre d'appareils qui vont transiter de par le monde au cours des prochaines années, cela confirme que Mont–Joli a chez lui l'aéroport régional du Bas–Saint–Laurent, pour toutes les raisons que je viens de vous mentionner.

In 1968, the Mont–Joli Airport was declared the Lower St. Lawrence and Gaspé regional airport. Québécair, who up to that point had been operating in Rimouski and had purchased BAC–111s, decided to set up shop in Mont–Joli because of the existing infrastructure. After that, a landing guidance system and a permanent security system were installed. Since Mont–Joli has two airstrips and given the type of aircraft that will be used throughout the world in the next few years, it is clear that Mont–Joli does indeed have the Lower St. Lawrence regional airport, for all the aforementioned reasons.

[*Text*]

Parlons maintenant des impacts économiques. En termes de création d'emplois, l'aéroport de Mont–Joli génère au–delà d'une centaine d'emplois directs et indirects. En retombées chiffrées, cela veut dire au–delà de 4 millions de dollars, sans compter les 1 million de dollars de retombées engendrées par le transit de chasseurs qui viennent du Québec, de l'Ontario et des États–Unis à chaque automne. Il y a une desserte de Mont–Joli à Anticosti qui est assurée par une des compagnies qui oeuvrent à Mont–Joli, soit Conifair.

Quant aux facteurs de localisation, vous n'êtes pas sans savoir que dans le monde dans lequel nous vivons, les échanges se font de plus en plus rapidement. Tant ici, chez nous, dans le Bas–Saint–Laurent, qu'ailleurs, il faut parler maintenant en termes de planète. Ce n'est pas une vue de l'esprit, car nous sommes exactement dans ce contexte–là. Nous–mêmes, au Conseil de développement économique, nous allons à l'étranger et les étrangers viennent chez nous. C'est un mouvement qui va s'accélérer de plus en plus. C'est pourquoi nous devons à tout prix sauvegarder notre aéroport régional.

Qu'on pense aux enjeux dans ce dossier–là. Comme je le disais plus tôt, le gouvernement du Québec a décidé de se retirer du dossier, de ne pas se porter acquéreur de l'aéroport de Mont–Joli. C'est à nous, par conséquent, gens du Bas–Saint–Laurent, d'assumer la destinée de notre aéroport. C'est là une belle occasion de démontrer notre solidarité. Si on agit ensemble, il y a moyen d'initier des projets qui ne pourront que valoriser davantage et assurer la viabilité de notre aéroport. Si, au contraire, on se cantonne dans des positions rigides et que l'esprit de clocher, l'individualisme et l'indifférence dominent, notre développement économique sera sérieusement hypothéqué.

Dans cette histoire–là, on ne peut se permettre de perdre quoi que ce soit. Il faut par conséquent, et nous sommes prêts à le faire, relever le défi pour rentabiliser l'aéroport du Bas–Saint–Laurent. Voilà le véritable enjeu dans ce dossier–là.

À la suite de ce que je viens de vous dire, et à la suite de la lecture que nous avons faite de la politique de privatisation des aéroports, nous avons trois recommandations à faire au Comité.

• 0925

Premièrement, compte tenu du fait que Transports Canada a classifié dans la même catégorie les aéroports locaux et régionaux, nous recommandons que Transports Canada revoie sa classification et oriente ses budgets d'intervention en conséquence. Nous considérons que l'aéroport du Bas–Saint–Laurent doit être classé au niveau régional 1 et comme infrastructure régionale.

Deuxièmement, Transports Canada doit considérer l'aéroport de Mont–Joli comme étant une infrastructure essentielle, permettant ainsi au Bas–Saint–Laurent de pouvoir compter sur un aéroport régional.

Troisièmement, dans la nouvelle politique, comme nous l'avons dit plus tôt, nous prévoyons un accompagnement au niveau des subventions d'exploitation pendant une période de cinq ans, à compter du 1er avril 1995. Nous recommandons donc que l'aéroport régional du Bas–Saint–Laurent voie le délai de cinq ans porté à dix ans, compte tenu que nous fournirons au ministre les arguments appuyant notre demande. Cela est extrêmement important.

[*Translation*]

Now let us talk about the economic impact. In terms of job creation, the Mont–Joli Airport generates more than 100 direct and indirect jobs. That means more than 4 million dollars in economic terms, without including the 1 million dollars generated by the hunters who come from Quebec, Ontario and the United States every fall. Conifair, a local company, offers a feeder flight from Mont–Joli to Anticosti.

As for location factors, as you know , nowadays, movement occurs increasingly rapidly. Just like elsewhere in the world, we, in the Lower St. Lawrence, must think in global terms. We live in an environment where we have no choice but to do so. In fact, we, at the Economic Council, go abroad and foreigners come here. There will be more and more of that. That is why it is essential to keep our regional airport at any cost.

Think of what is at stake. As I was saying earlier, the Quebec government washed its hands of the matter once it decided to not purchase the Mont–Joli Airport. So, it is up to us, the residents of the Lower St. Lawrence, to decide on the fate of our airport. It is a brilliant opportunity to show our solidarity. If we work together, we may be able to start up projects that will make our airport more attractive and profitable. If, on the other hand, we become intransigent, narrow–minded, and let individualism and indifference take over, our economic development will be in serious jeopardy.

We cannot take anything for granted. We therefore have to meet the challenge of making the Lower St. Lawrence Airport profitable, and we are ready to meet that challenge. That is the real issue.

Further to what I have just said, and to the policy on the privatization of airports, we have three recommendations to make to this committee.

First of all, since Transport Canada has put local and regional airports in the same category, we recommend that Transport Canada review its classification and allocate its subsidies accordingly. We think the Lower St. Lawrence airport should be classified as a regional level 1 airport and be considered a regional infrastructure.

Secondly, Transport Canada must view the Mont–Joli Airport as an essential infrastructure, which would be like telling the people of the Lower St. Lawrence that they can count on having a regional airport.

Thirdly, as we said earlier, under the new policy, we would receive operating subsidies for a five–year period, beginning April 1, 1995. We would therefore recommend that the regional airport of the Lower St. Lawrence have that five–year period extended to 10 years, given the arguments we will present to the Minister to support our request. That is extremely important.

[*Texte*]

Je conclurai ainsi, en disant qu'au même titre que l'État fédéral se doit de faire des choix, nous devons nous résigner à assumer certains coûts. La privatisation de notre aéroport en est un exemple.

Comme le gouvernement fédéral, nous devrons également faire des choix. Ces choix–là doivent se faire à l'intérieur d'une avenue qui est celle de la logique et de l'efficacité, une avenue balisée par la réalité de nos moyens techniques, humains et financiers.

À l'aube de l'an 2000, les économies mondiales vivent, comme vous le savez, de très profonds changements. Dans le contexte canadien, cela se traduit par un désengagement des deux ordres de gouvernement, tant fédéral que provincial, dans l'économie. Cela crée des chocs et on considère qu'on ne doit pas se laisser aveugler par les chocs, car cela pourrait nous empêcher de voir certaines occasions. Il faut démontrer toute la maturité nécessaire pour saisir ces occasions–là. La privatisation de l'aéroport peut être un exemple dans ce sens–là.

Quant aux solutions à envisager devant conduire à la cession de l'aéroport, c'est aux intervenants bas–laurentiens à élaborer les avenues de solutions en ce sens–là. Cependant, l'implication du gouvernement fédéral sera d'une importance capitale. Je vous remercie.

The Chairman: Thank you very much, sir. We appreciate your presentation to this committee.

We'll have three five–minute rounds, colleagues, beginning with Mr. Canuel.

M. Canuel (Matapédia—Matane): Je remercie mon collègue de me laisser la parole.

Tout le monde reconnaît le rôle et l'utilité de l'aéroport régional de Mont–Joli. J'ai fait le tour de la Mitis, des MRC, de la Vallée et de Matane et tout le monde dans la grande région est d'avoir que c'est cet aéroport qui est régional et qu'il doit le demeurer.

Vous dites que si on avait 10 ans au lieu de cinq ans, comme le recommande le ministre, on pourrait peut–être arriver à le rentabiliser. Monsieur Marmen, on peut le rentabiliser, bien sûr, mais ne pensez–vous pas qu'à force de se serrer la ceinture, il y aura peut–être certains problèmes? Il ne faudrait pas que ces problèmes affectent la sécurité.

Supposons que l'on remet les services des pompiers à la ville de Mont–Joli. Il leur faudrait quand même une formation et il y aurait des coûts inhérents à cette formation–là. Supoposons qu'on vous donne 10 ans, pourrait–on rentabiliser cela sans toucher à la sécurité et sans retrancher d'autres services?

À moins de me tromper, et vous me corrigerez si c'est le cas, on parle d'avoir une seule piste au lieu de deux. Y aurait–il des inconvénients à cela? Sommes–nous capables de le faire sans trop toucher aux services, et surtout à la sécurité?

M. Marmen: Monsieur le député, vous touchez là des points importants.

• 0930

Si l'on parle d'un délai de 10 ans, il y a, dans un premier temps, l'aspect des dépenses qui peuvent être comprimées et de celles qui ne peuvent pas l'être.

[*Traduction*]

In conclusion, I would like to say that just as the federal government must make choices, we must resign ourselves to taking on some of the financial burden. Privatizing our airport is an example thereof.

Just like the federal government, we also have to make choices. Those choices must be based on common sense and efficiency, while taking into account our technical, human and financial capabilities.

At the dawn of the year 2000, as you know, world economies are undergoing tremendous change. In the Canadian context, that has meant decommitment by both levels of government, both federal and provincial. That sent out shockwaves, and I think they must not paralyse us, because that could make us miss some opportunities. We must make sure we are mature enough to seize those opportunities. Privatization of our airport is an example of where we can show that maturity.

As for the solutions leading up to the transfer of the airport, it is up to the stakeholders in the Lower St. Lawrence region to come up with them. In any event, federal support will be critical. Thank you.

Le président: Merci beaucoup, monsieur. Nous vous sommes très reconnaissants de votre exposé.

Collègues, nous ferons trois tours de cinq minutes, en commençant par M. Canuel.

Mr. Canuel (Matapédia—Matane): I would like to thank my colleague for giving me the floor.

Everyone recognizes that the Mont–Joli regional airport plays an important and useful role. I visited la Mitis, some regional county municipalities, the Valley and Matane, and everyone in those areas feels that it is a regional airport and that it must stay.

You say that if you had 10 years instead of five, as per the Minister's recommendation, the airport might become cost–effective. Mr. Marmen, of course, things can be done to make it profitable, but do you not think that the belt–tightening might cause some problems? Those problems must not jeopardize safety.

Let us say the fire–fighting service is handed over to the city of Mont–Joli. Fire–fighters would have to be trained, which costs money. Suppose we give you 10 years. Could the airport become profitable without jeopardizing safety and without cutting other services?

Unless I am wrong, and please tell me if I am, there is talk of having just one runway instead of two. Would that be a problem? Would that be feasible without cutting services, and more importantly, jeopardizing safety?

Mr. Marmen: Mr. Canuel, you raise some very important points.

If we are talking about a 10–year time frame, we must first consider those expenses which can be reduced and those which cannot.

[*Text*]

L'aéroport de Mont–Joli, c'est 77 000$ de taxes annuellement. C'est environ 80 000$ d'électricité et autres dépenses. L'entretien des pistes, etc., cela représente au–delà de 100 000$. Ce sont là des exemples. Il y a également la sécurité, qui est extrêmement importante.

Donc, il y a des choses qu'on ne peut simplement pas comprimer. Si c'est le cas, si cela peut se faire dans cinq ans, pour quelles raisons l'État fédéral ne l'a–t–il pas fait dans le passé?

Les experts que nous avons consultés nous disent qu'il faut penser à au moins 10 ans, période pendant laquelle le fédéral doit nous accompagner. Tout cela ne se fera pas en claquant des doigts. On comprend que des coupures doivent être faites, mais il ne faut pas pour autant mettre en danger notre clientèle.

Si on pense également à augmenter les revenus, encore là, il y a une limite parce que si vous imposez des taxes, quels effets cela aura–t–il sur celui qui achète son billet d'avion, quand on considère qu'à l'heure actuelle, il en coûte 600$ pour faire le trajet Mont–Joli—Montréal, alors qu'il n'en coûte qu'environ 400$ pour le trajet Mirabel–Paris?

Il faut être prudent quand on pense à augmenter les revenus. Certaines mesures devront être prises. Le milieu, comme je le disais plus tôt, peut faire preuve d'imagination, mais il faudrait également que le gouvernement fédéral se mette à contribution.

Quand on parle de deux pistes, elles sont absolument essentielles.

Dans le plan directeur, des sommes sont prévues pour les immobilisations, soit 2 millions de dollars sur les 10,5 millions de dollars qui ont été engagés. Donc, il reste les immobilisations qui doivent être rénovées ou affectées à autre chose.

M. Canuel (Matapédia—Matane): Merci.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Gouk, please go ahead.

Mr. Gouk: First of all, with regard to your $1.4 million in costs, would any of those include flight service, the instrument landing system or capital projects?

M. Marmen: Je vous corrigerai, monsieur, en vous disant d'abord qu'il s'agit de 1,6 million de dollars en termes de coûts, et que ces coûts–là, que je sache, mais je n'ai peut–être pas toute l'information, toucheraient essentiellement en majorité les dépenses que je mentionnais plus tôt.

Si vous voulez davantage de précisions, le directeur de l'aéroport est ici et il pourrait répondre plus précisément à votre question. Sur un budget de 1,6 million de dollars, il y a, compte tenu des revenus, un déficit de 1,2 million de dollars qui est généré chaque année.

Mr. Gouk: I understand that, but I was listening to some of your costs, such as the $100,000 in runway maintenance, the $80,000 for power and so on. That forms only a small part of the $1.6 million. I was wondering if the operation of flight service, the ILS or capital projects come into this that would be outside of the budget we're talking about. It would not be part of the cuts you're currently being subsidized on.

[*Translation*]

Taxes related to the Mont–Joli Airport amount to $77,000 annually. Electricity and other costs come to approximately $80,000. With maintenance of runways and other services, the total amount is more than $100,000. These are just examples. You also have to take into account safety considerations, an extremely important point.

Therefore, there are services which quite simply cannot be cut. If this can be done in five years, why has the federal government not already done it?

The experts we have consulted tell us that we should be considering at least a 10–year time frame, and during this period the federal government must help us. You cannot just snap your fingers to bring that about. We appreciate that cuts must be made, but the safety of the travelling public should not be endangered as a result.

If we are also considering increasing revenue, there is also a limit here because if you impose new taxes what will the impact be on potential air travellers, given that at the present time it costs $600 to fly from Mont–Joli to Montreal whereas it only costs approximately $400 to go from Mirabel to Paris?

We have to be careful when we consider increasing revenue. Some steps will have to be taken. As I said earlier, the community must show imagination but the federal government must also be willing to help.

It is absolutely essential to have two runways.

In the master plan there is money for capital expenditures, namely $2 million of the $10.5 million committed. Therefore, the remaining capital projects will have to be renovated or assigned to other purposes.

Mr. Canuel (Matapédia—Matane): Thank you.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Gouk, vous avez la parole.

M. Gouk: Tout d'abord, pour ce qui est des coûts qui s'élèvent à 1,4 million de dollars, comprennent–ils les services des vols, le système d'atterrissage aux instruments ou les projets d'immobilisation?

Mr. Marmen: I should first point out that the cost is in fact $1.6 million, and I think, although I may not have all the information, that this covers almost all the expenditures I mentioned earlier.

If you would like to have more information, the airport manager is here and he would be able to give a more detailed answer to your question. Of the $1.6 million budget, revenue is taken into account, thus giving a $1.2 million deficit.

M. Gouk: Je comprends cela, mais j'ai écouté la liste de vos coûts, par exemple les 100 000$ pour l'entretien des pistes et les 80 000$ pour l'électricité. Ces coûts ne constituent qu'une partie mineure du budget de 1,6 million de dollars. Est–ce que ce budget comprend les services des vols, le système d'atterrissage aux instruments ou les projets d'immobilisation? Ces éléments ne feraient pas l'objet des compressions éventuelles pour lesquelles vous recevez actuellement une subvention.

[*Texte*]

Flight service and ILS are part of the air traffic services budget, which is entirely separate from the airport itself. That would not be part of what was being cut, per se.

M. Marmen: Je vous répondrai que, selon ce que je sais, les montants dont je vous ai fait part auraient trait normalement à ce que je vous ai mentionné. Si vous voulez davantage de précisions, vous pouvez prendre contact avec le directeur de l'aéroport.

Mr. Gouk: I understand that, and I understand where I can get the information. I just wondered, when you're concerned about a $1.6 million operating budget being taken away from you in terms of the subsidy, whether some of that $1.6 million may include things that not considered, from our side, as part of the airport operating budget, as such. But I'll check that later.

I have just one other point. There was a mention about the fire department, the emergency response service. As I understand it, in Mont–Joli that is already being phased out and being taken over locally. That is not something you will lose later because of changes; that is something coming out right now. Is that correct?

[*Traduction*]

Les services des vols et le système d'atterrissage aux instruments font partie du budget de la circulation aérienne, qui est tout à fait distinct du budget de l'aéroport lui–même. Il ne ferait pas partie des compressions réalisées.

Mr. Marmen: From what I know, the figures which I gave to you would normally refer to the services I mentioned. If you want more information, you could contact the airport manager.

M. Gouk: Je comprends cela et je sais où je peux obtenir ces précisions. Vous vous inquiétez que le gouvernement décide de couper la subvention qui fait partie de votre budget d'exploitation de 1,6 million de dollars, mais j'aimerais savoir si ce budget inclut des éléments qui normalement ne feraient pas partie du budget d'exploitation de l'aéroport. Mais je peux vérifier ça plus tard.

Il y a un autre point que j'aimerais soulever. On a parlé du service des pompiers, le service des interventions d'urgence. Si j'ai bien compris, la municipalité est déjà en train d'en assumer la responsabilité. Ce service ne disparaîtra donc pas en raison des modifications imposées puisqu'on est déjà en train de l'éliminer. Est–ce exact?

• 0935

M. Marmen: Ce sont des choses qui ne sont pas encore faites et, de toute façon, je vous dirai, monsieur Gouk, que lorsqu'on mentionne dans la politique qu'il y a des exemples vécus pour lesquels on a noté une amélioration de la rentabilité des services, j'ai certains doutes. Vous me semblez être un spécialiste en la matière, et vous pourrez me corriger. Dans le cas des aéroports de Montréal, qui étaient auparavant administrés par le gouvernement fédéral, on avait des revenus d'environ 102 millions de dollars et des dépenses de 69 millions de dollars. À l'heure actuelle, avec la nouvelle administration, on a exactement les mêmes revenus et les mêmes dépenses. Alors, je ne vois pas en quoi il y a eu amélioration.

Si on joue sur quelques chiffres, ça vaut également pour Montréal. Si on joue sur quelques chiffres concernant Mont–Joli, même si certaines données n'étaient pas incluses, comme je vous l'ai dit, il reste quand même un déficit substantiel. Avec l'exemple que je viens de vous donner, quand on n'a pas d'amélioration, c'est inquiétant quand on considère l'aéroport de Mont–Joli.

Mr. Gouk: Yes, I understand that.

M. Marmen: On est justifié, par conséquent, de le souligner.

Mr. Gouk: From my point of view, I am not opposed to some form of ongoing subsidy as part of the total revenue, the net revenue Transport Canada receives from the 26 national airports. I happen to believe there is some responsibility on the part of the federal government to share the revenue so that it certainly doesn't end up in a negative position. The argument is being used that the taxpayers, as overall owners, have a right of return on their investment, but it may be possible to look at some form of ongoing subsidy.

Mr. Marmen: In any event, I would point out to you Mr. Gouk, that I have certain doubts about the statement contained in the policy to the effect that there are real examples of enhanced service viability. You seem to be a specialist in this area and you will be able to correct me. In the case of the Montreal airports, which were previously administered by the federal government, they had revenue of approximately $102 million and expenditures of $69 million. Under the new administration, they have at present exactly the same revenue and the same expenditures. So, I really don't see what sort of improvement that is there.

We can play with a few figures, but the same thing also applies to Montreal. We can play with a few figures and even if not all the information regarding Mont–Joli was included, as I pointed out to you there is still a substantial deficit. In the example I have just given you, if there is no improvement the situation is very worrying for Mont–Joli Airport.

M. Gouk: Oui, je comprends cela.

Mr. Marmen: Therefore we are justified in underlining that point.

M. Gouk: Pour ma part je ne m'oppose pas à une subvention permanente qui ferait partie des revenus nets que Transports Canada recevrait des 26 aéroports nationaux. Je crois que le gouvernement fédéral doit partager les revenus afin d'éviter de se trouver en situation déficitaire. On soutient que les propriétaires de ces aéroports, soit les contribuables canadiens, ont le droit d'obtenir un rendement du capital investi, mais on pourrait peut–être envisager la possibilité d'une subvention permanente.

[*Text*]

I would like to make just one last comment. You talk about a $600 airfare from Mont–Joli to Montreal. Nobody likes to see fares go up, but I would point out that if you had a 1.6% increase, which is $10, you would double your revenues per year. That's just the kind of economic fact of life at which one might have to look at some of these smaller airports.

We heard from you that the airport is part of the economic strategy of the region. Immediately prior to that, though, we heard how the Port of Matane is part of the economic development of the region. We obviously hear this everywhere, and as you have problems making your budget balance, so does the federal government. We all have to look at measures. There are going to be some cuts; we know they have to be made. We're going to try to make them as painless as possible.

Mme Terrana: Vous avez dit des choses intéressantes. L'une, c'est que la politique doit être modifiée. Et vous avez mentionné l'augmentation de cinq à dix ans. L'autre, c'est qu'il faut agir ensemble. Est–ce que vous pouvez élaborer sur ces deux choses?

M. Marmen: Pourriez–vous répéter, madame, car j'ai mal compris?

Mme Terrana: La première, c'est que la politique doit être modifiée. Je ne sais pas si vous avez autre chose à dire au sujet de l'augmentation du nombre d'années, de cinq à dix. Et l'autre, c'est qu'il faut agir ensemble. Je voudrais savoir ce que vous entendez par agir ensemble.

M. Marmen: Oui, parfait. Les modifications à la politique que l'on souhaite, madame, sont entre autres d'augmenter la période, puis de revoir la classification des aéroports. C'est–à–dire qu'il ne faut plus mettre dans la même catégorie les aéroports locaux et les aéroports régionaux, et orienter les budgets d'intervention en conséquence.

Pour ce qui a trait à l'action conjointe, cela fait partie de notre dynamique régionale. Nous avons été victimes, à un certain moment donné de notre histoire, et même à plusieurs moments, de ce qu'on appelle des guerres de clocher. Ça veut dire que tout le monde se cantonne dans ses positions et qu'aucun compromis n'est envisagé.

On estime au Conseil de développement économique de la Mitis que l'heure de vérité a sonné. Est–ce que, à titre d'exemple, certains aéroports devront carrément fermer?

• 0940

Tout cela est mis sur la table et rien n'est exclus, mais je pense qu'ensemble, on est capables d'en arriver à une solution viable. C'est ce que je veux dire par agir ensemble.

Mme Terrana: Quand vous dites ensemble, qui sont les personnes et les organismes qui devraient travailler ensemble?

M. Marmen: C'est tout le monde dans le Bas–Saint–Laurent, madame, toutes les municipalités, celles qui sont les plus voisines, que ce soit à l'ouest ou à l'est.

Mme Terrana: Est–ce que les Chambres de commerce, par exemple, sont. . .

[*Translation*]

J'aimerais faire une dernière observation. Vous avez dit qu'un billet d'avion Mont–Joli–Montréal coûtait environ 600$. Personne ne veut voir monter le prix des billets, mais je dois vous signaler que si vous imposiez une augmentation de 1,6 p. 100, soit 10$, vous pourriez doubler vos revenus annuels. C'est une des réalités économiques auxquelles certains de ces petits aéroports devront faire face.

Vous avez dit que l'aéroport fait partie de la stratégie économique de la région. Mais le témoin précédent nous a expliqué que le port de Matane contribue aussi au développement économique de la région. Nous entendons le même argument dans toutes les régions, et, tout comme votre administration, le gouvernement fédéral a aussi de la difficulté à équilibrer son budget. Nous devons tous prendre les mesures qui s'imposent. Nous savons que les compressions sont inévitables. Nous essaierons de les effectuer de la manière la moins douloureuse possible.

Mrs. Terrana: You have made some interesting points. First, you say that the policy must be amended. You mentioned the increase from five to ten years. You also say that people have to work together. Could you elaborate on those two points?

Mr. Marmen: Could you please repeat the question because I didn't really understand it?

Mrs. Terrana: First, you say that the policy must be amended. I don't know if you have anything to add on increasing the number of years from five to ten. You also say that people have to work together. I would like to know what you mean by working together.

Mr. Marmen: Yes, I see. We would like to change the policy by, for example, increasing the time period and reviewing airport classification. In other words, local and regional airports should no longer be placed in the same category, and operating budgets should be adapted accordingly.

As regards joint action, this is part of our regional approach. At certain times in our history, and even many times, we have been the victims of parochial conflicts. Everybody gets entrenched in their particular position and no possibility of compromise is considered.

The Economic Development Council for la Mitis believes that the moment of truth has come. For example, will some airports simply have to close down?

Everything is on the table and nothing is ruled out, but I do think that together we will be able to come up with a viable solution. That is what I mean by working together.

Mrs. Terrana: When you say together, who are the individuals and organizations who should be working together?

Mr. Marmen: Everyone in the Lower St. Lawrence, that is all neighbouring municipalities, be they on the West side or the East side.

Mrs. Terrana: As regards the Chambers of Commerce for example, are they—

[*Texte*]

M. Marmen: Les Chambres de commerce, les municipalités, la Corporation de développement économique.

Mme Terrana: D'accord. Est–ce que Mont–Joli est le seul aéroport dans cette région du pays?

M. Marmen: Mont–Joli est le seul aéroport régional du Bas–Saint–Laurent et de la Gaspésie, madame.

Mme Terrana: Merci.

The Chairman: Mr. Guimond had one very brief question with a very brief answer so we can get to our next witness.

M. Guimond: On peut peut–être le formuler sous forme de commentaire. Monsieur Marmen, vous avez mentionné à deux reprises, dans votre mémoire et dans votre présentation, que le gouvernement du Québec avait refusé la dévolution des aéroports régionaux. Ce n'est pas un blâme; vous n'êtes pas accusateur, mais vous constatez simplement. Pour le bénéfice de mes collègues députés, il serait peut–être bon de le préciser, parce que lundi dernier, à Ottawa, j'ai eu l'occasion de poser au ministre Young une question sur le très court délai qu'on avait accordé au gouvernement du Québec. Le 11 octobre 1994, M. Léonard prenait connaissance de la lettre dans laquelle on lui donnait jusqu'au 21 octobre pour prendre en charge 10 aéroports régionaux. Dix jours pour 10 aéroports régionaux qui représentent des déficits considérables! Il faut le faire.

Aussi, le ministre m'a avoué que les gouvernements du Nouveau–Brunswick et de la Colombie–Britannique avaient refusé cette dévolution.

Est–ce que cela aurait été une solution que le gouvernement du Québec se charge de l'exploitation des aéroports régionaux?

M. Marmen: La solution... On est dans un monde d'hypothèses. C'est une question hypothétique, comme disait le maire Jean Drapeau. Il préférait ne pas répondre à ce genre de question. J'ai dit qu'après avoir pris connaissance de la politique, notre première réaction en avait été une de colère. On ne nous avait pas consultés. On soulignait que le processus de consultation fait souvent défaut, tant au niveau fédéral qu'au niveau provincial.

Maintenant, le gouvernement provincial, compte tenu des courts délais dont vous me faites part, a décidé de renoncer à la politique et, par conséquent, on doit composer avec la réalité. Et la réalité, c'est qu'on a décidé de prendre la voie du milieu. Je vous mentionnais, dans ma conclusion, que les deux ordres de gouvernement se désengagent de plus en plus de l'économie.

M. Guimond: Il y avait de courts délais, mais il y avait aussi — je l'ai eu de la bouche du cheval, directement de M. Léonard — que cette dévolution ne s'accompagnait pas de transfert de points d'impôt. Donc, on pelletait dans la cour du Québec le problème du déficit fédéral. C'est la raison pour laquelle le gouvernement du Québec n'a pas voulu le prendre.

Merci, monsieur le président.

The Chairman: Just by way of closing, I think the Mitis community must be congratulated for seizing the opportunity of taking its regional airport and trying to do something with it. I think there are a lot of opportunities there in the partnership

[*Traduction*]

Mr. Marmen: Chambers of Commerce, municipalities, economic development corporations.

Mrs. Terrana: I see. Is Mont–Joli the only airport in this part of the country?

Mr. Marmen: Mont–Joli is the only regional airport in the Lower St. Lawrence and the Gaspé.

Mrs. Terrana: Thank you.

Le président: M. Guimond a une question très courte à laquelle je vous demanderais de donner une réponse très courte afin de nous permettre de passer au témoin suivant.

Mr. Guimond: I could perhaps phrase this in the form of an observation. Mr. Marmen, you mentioned on two occasions in your brief and in your presentation that the Quebec government had refused the devolution of regional airports. That is not a criticism. You are not making any accusations but simply recognizing a fact. It would be helpful for my colleagues to make this clear, because last Monday in Ottawa I asked the Minister, Mr. Young, a question about the very short deadline given to the government of Quebec. It was on October 11, 1994 that Mr. Leonard received the letter giving him until October 21 to take over 10 regional airports. Ten days for 10 regional airports, which are carrying large deficits! That takes some doing.

The Minister also informed me that the governments of New Brunswick and British Columbia refused such a transfer.

Would it have solved the problem if the government of Quebec had taken over the running of regional airports?

Mr. Marmen: As regards solving the problem, we are dealing here with hypothesis. As Mayor Jean Drapeau would have put it, that is a hypothetical question. He preferred not to answer that type of question. I said that after we were informed of the policy, our first reaction was one of anger. We had not been consulted. It was pointed out that there is often inadequate consultation both at the federal and at the provincial levels.

Given the short deadline which you mentioned, the provincial governments decided not to go along with this policy, and therefore we have to deal with the facts as they stand. And the fact is that we decided to take the middle road. As I mentioned at the end of my presentation, both levels of government are becoming less and less involved in the economy.

Mr. Guimond: There were short deadlines, but as Mr. Leonard himself told me directly, this devolution was not accompanied by the transfer of tax points. Therefore, they were pushing the problem of the federal deficit over to Quebec. That is why the Quebec government refused to take this offer.

Thank you Mr. Chairman.

Le président: En guise de conclusion, j'aimerais féliciter la collectivité de la Mitis d'avoir décidé de prendre en charge et d'exploiter son aéroport régional. Ce partenariat entre la région et l'aéroport offre un grand nombre de possibilités. Le

[*Text*]

that will develop between this region and its airport. There are opportunities being presented to it by the federal government, specifically the Ministry of Transport, when it comes to opportunities of loans for infrastructure or operating facilities. There is opportunity commercially, I think.

You spoke of it yourself, Mr. Marmen. You said this is the regional area airport for the Gaspé. Every system, I don't care what system it is, has fat on it that can be trimmed, and I speak coming from Hamilton West, Ontario, where we have the airport called Hamilton, which has fat on it.

This fact is coupled with commercializing opportunities that come with being an important regional airport: of services, of courier availability, of intransit points for merchandise to go to other areas of the region, etc. With that, in combination with the fat cuts, I think we're confident in Hamilton, as you are here, to be able to seize this opportunity and see it actually make money within that five–year timeframe.

• 0945

So I think you're to be congratulated and I wish good fortune to both of us.

Thank you very much, Mr. Marmen, for coming before our committee today.

The Chairman: Colleagues, moving right along because of time, we go back to the marine issues now. For the information of those who came a little later, we're coming back off the airport issue. We had to touch on some of the air side witnesses today as well, because when we shifted gears to the marine study last month, we had opportunities to meet with some of the air people on the air study.

The Marine Institute of Quebec will take the lead now.

Monsieur Giguère, would you like to introduce yourself and the witnesses you have brought with you? We hope you can keep your presentation to 15 minutes or less so we have time for questions.

M. Raymond Giguère (Institut maritime du Québec): Monsieur le président, merci beaucoup de nous inviter à faire cette présentation.

Dans un premier temps, j'aimerais vous rassurer puisqu'on ne devrait pas prendre l'heure entière qui nous avait été accordée, compte tenu que deux associations, soit le Centre de formation et de recherche en transports du Québec, représenté ici par M. Jacques Paquin, son directeur, et l'Association des gradués de l'Institut maritime du Québec, représentée par son président, M. Claude Pagé, ont accepté de se joindre au mémoire que nous déposerons, ce qui devrait raccourcir notre temps de présentation et vous permettre de rattraper l'horaire.

Monsieur le président, permettez–nous d'abord de présenter la plus ancienne institution de formation maritime au Canada. Fondé en Rimouski en 1944, l'Institut maritime du Québec est devenu au fil des ans le plus important centre de formation

[*Translation*]

gouvernement fédéral, ou plus précisément le ministère des Transports, lui offrira des prêts pour améliorer l'infrastructure et exploiter les installations. Je pense que cela représente une bonne occasion commerciale.

Vous en avez parlé vous–même, monsieur Marmen. Vous avez dit que Mont–Joli est l'aéroport régional qui dessert la Gaspésie. Tous les systèmes sans exception ont des services excédentaires qu'on peut couper. Je viens de Hamilton–Ouest, en Ontario, et je sais que l'aéroport de Hamilton a des services excédentaires qu'on peut supprimer.

Il faut reconnaître qu'un aéroport régional important a des possibilités de commercialisation particulières: l'aéroport peut offrir des services de messagerie et servir de plaque tournante pour expédier des marchandises à d'autres municipalités de la région. Tout comme vous, nous avons tous confiance de pouvoir saisir cette occasion et de rentabiliser l'aéroport dans le délai de cinq ans imparti.

Il faut donc vous féliciter et souhaiter bonne chance à votre région et à la mienne.

Je vous remercie, monsieur Marmen, de votre comparution aujourd'hui.

Le président: Chers collègues, pour nous faire gagner du temps nous passerons immédiatement au témoin suivant. Nous retournons maintenant aux questions maritimes. Pour la gouverne de ceux qui sont arrivés un peu plus tard, j'aimerais vous signaler que nous suspendons pour l'instant notre étude des aéroports. Nous avons entendu aujourd'hui certains témoins spécialisés dans les questions aériennes parce que la possibilité s'était présentée après l'amorce de notre étude des questions maritimes le mois dernier.

Les témoins suivants représentent donc l'Institut maritime du Québec.

Monsieur Giguère, auriez–vous l'obligeance de vous présenter ainsi que vos collègues? Si vous pouviez limiter votre exposé à environ 15 minutes, cela nous donnerait le temps de vous poser des questions.

Mr. Raymomd Giguère (Marine Institute of Quebec): Mr. Chairman, thank you for inviting us to make this presentation.

First, I would like to reassure you since we do not expect to take up the whole hour given to us, given that two associations, namely the Quebec Centre for Transportation Training and Research, represented here by its Director Jacques Paquin, and the Association of Graduates of the Marine Institute of Quebec, represented by its President, Claude Pagé, agreed to join with us in presenting this brief. As a result, our presentation should take less time, thus helping you to catch up on your timetable.

Mr. Chairman, we would first like to introduce the oldest marine training institute in Canada. The Marine Institute of Quebec was founded in Rimouski in 1944 and over the years has become the largest marine training centre in Canada. In

[*Texte*]

maritime au Canada. Au Québec, c'est à l'Institut qu'a été confié le mandat exclusif d'assurer la formation et le perfectionnement du personnel spécialisé requis par l'industrie du transport maritime et de la construction navale en général.

Depuis les années 1980, l'Institut a donc étendu sa mission à tous les domaines reliés à la mer et forme une main–d'oeuvre compétente dans huit champs de spécialisation, soit l'architecture navale, la navigation, le génie mécanique de marine, la radiocommunication et l'électronique maritimes, la logistique du transport, la plongée professionnelle, l'hydrographie et le nautisme.

Pour mener à bien cette mission, l'Institut dispose d'un important centre polyvalent ici même à Rimouski, en plus de trois centres permanents de formation continue à Rimouski, à Montréal et à Québec, et administre également, à Saint–Romuald, le Centre de formation aux mesures d'urgence en mer, propriété de Transports Canada.

Au cours de ses cinquante années d'existence, l'Institut a conclu de nombreuses ententes avec des organismes fédéraux dont la Garde côtière canadienne, les Forces armées canadiennes, les Services hydrographiques canadiens de Pêches et Océans, et ce, tant pour la formation du personnel que pour l'acquisition d'équipement. Je vais également passer par–dessus les différentes collaborations internationales qui ont été établies pour offrir des services de consultation dans différents pays, principalement l'Afrique.

Compte tenu de cet engagement depuis plus de 50 ans dans ce domaine particulier du monde des transports qu'est le secteur maritime, l'Institut s'est toujours fait un devoir d'être partenaire dans l'évolution de ce secteur. C'est pourquoi nous considérons qu'il est de notre devoir d'intervenir sur des questions dont les données changeantes risquent de marquer d'importante façon les prochaines décennies. Ainsi, notre intervention portera sur quatre sujets particuliers, soit les infrastructures portuaires, les services de pilotage, les chantiers navals et la Garde côtière canadienne.

Dans le domaine des infrastructures portuaires d'abord, nous devons dire que pour l'industrie du transport maritime, les infrastructures portuaires sont tout aussi importantes que les gares de triage dans le système ferroviaire canadien ou les autoroutes dans le système routier. Elles sont même plus importantes encore puisqu'elles constituent la plaque tournante qui relie chacun de ces modes de transport.

• 0950

Nous pouvons donc, à ce titre, les considérer comme un service essentiel de cet outil de développement économique qu'est le réseau de transport.

Il est donc de la responsabilité du gouvernement canadien de maintenir en place et de voir à la réfection de ces infrastructures. C'est un service essentiel de base que seule l'autorité supérieure peut assumer.

Par ailleurs, pour une plus grande efficacité, considérant les objectifs de rentabilité, il est peut–être souhaitable que la gestion ou la commercialisation de ces ports puisse être remise entre les mains des utilisateurs ou assumée par les milieux régionaux concernés. C'est une pratique qui présente d'heureux précédents, comme on a pu le voir dans certains secteurs des aéroports, lorsqu'on touche par exemple Mirabel et Dorval, où les infrastructures sont demeurées la propriété du

[*Traduction*]

Quebec, our Institute has been given an exclusive mandate to train and develop specialized staff required by the marine transport industry and by the shipbuilding industry in general.

Since the 1980s, the Institute has extended its activities to cover all sea–related areas and has trained skilled staff in eight areas of specialization: naval architecture, navigation, marine mechanical engineering, marine radio–communication and electronics, transportation logistics, professional diving, hydrography and nautical skills.

In order to fulfil its mandate, the Institute has a large multi–purpose centre here in Rimouski, as well as three permanent centres for ongoing training in Rimouski, Montreal and Quebec City. The Institute also runs a centre in Saint–Romuald for emergency response training at sea, which belongs to Transport Canada.

During the 50 years of its existence, the Institute has concluded many agreements with federal agencies, such as the Canadian Coast Guard, the Canadian Armed Forces, the Canadian Hydrographic Service of Fisheries and Oceans, both for staff training and also the acquisition of equipment. I will not deal here with the various international cooperation programs established so as to provide consultation services to a number of countries, principally in Africa.

Given the Institute's involvement for over 50 years in marine transportation, we have always considered it our responsibility to participate in changes taking place in this sector. For that reason, we consider it our duty to speak on issues which, given the changing situation, could have a significant impact over the coming decades. Our presentation will therefore focus on four specific areas: port infrastructure, pilot services, shipyards and the Canadian Coast Guard.

In the marine transportation industry, the infrastructure of ports is as important as marshalling yards are to the Canadian railway system or highways to our road system. In fact, they are even more important since they serve as a hub or turntable linking each of these modes of transportation.

We may thus consider them as an essential service for the economic development tool represented by the transportation network.

Thus, it is the Canadian government's responsibility to maintain and see to the repair of those infrastructures. It is a basic essential service that only a higher authority can take on.

On the other hand, for greater efficiency, taking into consideration the objectives of financial viability, it might perhaps be desirable for the management or the commercialization of those ports to be handed over to the users or taken on by the concerned regional sectors. This practice has had successful precedent, as we have seen with some airports such as Mirabel and Dorval, for example, where the infrastructure has remained the property of the government

[*Text*]

gouvernement, alors que la commercialisation est passée aux mains d'autres intervenants.

Prise en charge par les responsables locaux, la gestion de nos ports pourrait peut–être mieux atteindre les objectifs recherchés par une décentralisation si le gouvernement fédéral voyez à établir les coûts de base. J'aimerais vous préciser qu'il y a une petite erreur dans le texte déposé, où on dit «et à uniformiser la tarification», alors que nous n'appuyons pas l'uniformisation de la tarification. Le gouvernement fédéral s'assurera ainsi que des services minimums seront garantis dans toutes les régions du pays.

Par contre, il y a peut–être lieu de s'interroger sur le nombre d'installations portuaires nécessaires à la bonne marche de notre système de transport. Il faudrait peut–être réévaluer l'ensemble de tout notre système, mais en fonction de critères bien précis, soit l'achalandage, mais principalement les positions géographiques et également l'environnement que doivent desservir ces infrastructures.

Selon nous, le gouvernement canadien ne ferait pas fausse route s'il adoptait pour ses ports l'approche qu'il a adoptée pour certains de ses aéroports.

Le pilotage: Afin de protéger ses grands cours d'eau contre les dangers de la pollution et d'aider les compagnies maritimes étrangères principalement à naviguer en toute sécurité le long de ses côtes et à accoster plus facilement dans ses ports, le Canada s'est donné de solides services de pilotage.

Aujourd'hui, alors que se posent brutalement des questions de rentabilité et de rationalisation des coûts et des services, nos gouvernants s'interrogent sur l'approche à privilégier, soit d'une part la réduction des services ou, d'autre part, leur autofinancement. Il n'est pas de notre intention de nous substituer aux décideurs. Par contre, nous pouvons affirmer, pour avoir assisté au cours des dernières années à la croissance et à la prolifération de nombreuses compagnies de navigation battant pavillon étranger et empruntant quotidiennement nos eaux, que le maintien de services de pilotage est une absolue nécessité.

Nous maintenons de plus que, compte tenu de la complexité des systèmes en cause, le gouvernement canadien doit tout mettre en oeuvre pour que les plus hauts standards soient conservés, tant dans la formation des pilotes que dans l'exercice de leur profession.

Nous savons par ailleurs qu'au Canada, certaines compagnies maritimes désirent voir leurs capitaines de navire reconnus comme pilotes ou obtenir des licences pour certains types de pilotage, principalement sur le Saint–Laurent, considérant qu'ils connaissent très bien nos eaux territoriales pour les emprunter régulièrement.

Si le personnel qualifié navigant pour ces compagnies a reçu la formation et acquis la compétence très poussée des pilotes et que celle–ci est reconnue par l'autorité compétente, nous pensons possible un tel élargissement des règles actuelles. L'Institut maritime, si nécessaire, se fera même un devoir d'aider à la formation de ces professionnels de la navigation.

Toutefois, en ce domaine, il faudra que l'autorité compétente, en l'occurrence l'Administration de pilotage des Laurentides, soit toujours en mesure d'apprécier l'impartialité de ces nouveaux types de pilotes privés qui devront toujours, en situation difficile, penser davantage sécurité plutôt qu'uniquement rentabilité.

[*Translation*]

while commercialization has been handed over to other interested parties.

If it's taken in hand by local authorities, the management of our ports might perhaps better attain the objectives of decentralization if the Federal government saw to establishing basic costs. I'd like to point out that there's a bit of a mistake in the tabled text where it says: "*et à uniformiser la tarification*" while we do not support uniform rates. The Federal government would thus ensure that minimum service is guaranteed in all regions of the country.

On the other hand, one might perhaps wonder about the number of port installations needed for the proper working of our transport system. We should perhaps reevaluate the whole of our system, but based on very specific criteria, like how much it is used, but mainly on geographical position and also taking into account the environment those infrastructures are to serve.

In our opinion, the Canadian government would not be making a mistake if it were to use the same approach for its ports as it did for some of its airports.

Pilotage: To protect its waters against the dangers of pollution and help foreign marine companies mainly to navigate safely along its shores and lay up more easily in its ports, Canada has developed solid pilotage services.

Now that questions of financial viability and rationalization of costs and services are being posed brutally, our governing authorities are wondering about which approach is best, either a decrease in services or making them selfinancing. Our intent is not to decide for the decision makers. On the other hand, as over the last years we have seen the increase and proliferation of navigation companies flying foreign flags and using our waters daily, we can state that maintaining pilotage services is absolutely necessary.

Moreover, in view of the complexity of the systems involved, we maintain that the Canadian government should do everything so that the highest standards are kept both in pilot training and in the exercise of their profession.

We also know that in Canada certain marine companies would like to have their captains recognized as pilots or be licensed for some kinds of pilotage especially on the St. Lawrence, considering they know our territorial waters very well because they navigate there frequently.

If the qualified personnel navigating for those companies has received the proper training and acquired the same high level of qualifications as pilots and if this is recognized by the competent authority, we think it possible that such a broadening of present regulations could occur. The Marine Institute, if necessary, will even be pleased to help train these navigating professionals.

However, in that area, the competent authority, in this case the Laurentian Pilotage Authority, must always be in a position to appreciate the impartiality of these new kinds of private pilots who, in difficult situations, will always have to think of safety first rather than only of financial interests.

[*Texte*]

Permettez–nous enfin de vous inviter à scruter très attentivement la structure administrative des services de pilotage avant de toucher à ces services essentiels, entre autres sur le Saint–Laurent. En période d'austérité, c'est une approche qui produit habituellement des résultats très rentables.

[*Traduction*]

Finally, we would invite you to scrutinize very attentively the administrative structure of pilotage services before doing anything affecting this essential service, especially on the St. Lawrence. In times of austerity, this approach usually shows very viable results.

• 0955

Les chantiers navals: Le monde de la construction navale a connu depuis 1984 un important rajustement au plan mondial marqué par l'arrivée dans ce domaine de pays comme la Corée, le Brésil et, dernièrement, la Chine, qui bénéficient de main–d'oeuvre à meilleur marché et parfois de généreux programmes de subventions.

Shipyards: Since 1984, shipbuilding worldwide has gone through important change because of the arrival, in that field, of countries like Korea, Brazil and, most recently, China, that can count on cheaper labour and sometimes generous subsidy programs.

Cette situation a amené le Canada à procéder à une importante rationalisation de ses chantiers maritimes et à inviter les chantiers eux–mêmes à améliorer leur productivité. Dix ans plus tard, la situation des grands chantiers maritimes d'ici demeure toujours inquiétante, puisque même la survie de MIL Davie est encore en cause.

This situation has lead Canada to proceed with a strong rationalization of its shipyards and invite the shipyards themselves to improve productivity. Ten years later, the situation of our big domestic shipyards is still a grave concern, as even the survival of MIL Davie is still in question.

Même si ce sujet ne semble pas faire l'objet de vos présentes préoccupations, il nous apparaît nécessaire de sensibiliser le Comité à cette situation. De fait, le monde de la construction navale, comme celui de la navigation, a toujours eu de solides assises au Canada et l'Institut maritime, principalement ces 20 dernières années, a joué un rôle important dans la formation de techniciennes et de techniciens de très haut niveau dans ce domaine. Plusieurs diplômés de notre institution ont rempli et remplissent encore des fonctions très spécialisées dans ce domaine, ici au Québec, et aussi à la grandeur du Canada, développant ainsi une expertise de grande qualité.

Even if this subject does not seem to be part of your present concerns, we find it necessary to sensitize the committee to this situation. In fact, the shipbuilding world, as well as the navigational one, have always had solid bases in Canada and the Marine Institute, especially during these last 20 years, has played an important role in training very qualified technicians in this area. Many graduates of our institute have played and still play very specialized roles in that area, here in Quebec and also all across Canada, thus developing high quality expertise.

Si nous laissons nos chantiers à la merci d'une concurrence déloyale, c'est tout un secteur de notre patrimoine professionnel que le Québec et le Canada auront sacrifié. Un défi semblable s'est posé durant les années 1980 dans le domaine de l'avionique. Alors que ce secteur connaissait les affres d'une compétition agressive, on a su préserver, grâce à la compréhension de nos dirigeants, une expertise de qualité qui actuellement positionne solidement le Canada dans l'industrie aérotechnique mondiale.

If we let our shipyards sink under unfair competition, Quebec and Canada will have sacrificed a whole sector of our professional heritage. Such a challenge was posed during the eighties in the field of avionics. While that sector was going through the throws of aggressive competition, thanks to the understanding of our leaders, we managed to preserve quality expertise which today is solidly positioning Canada in the world's aerotechnical industry.

Si le Canada veut maintenir son expertise en construction navale et en réparation navale, il faudra d'abord qu'il exprime sa volonté politique dans l'élaboration d'une stratégie maritime nationale qui couvrira tous les champs de ce secteur, y compris la construction navale qui doit s'inscrire, selon nous, dans le cadre de cette politique maritime complète.

If Canada wants to maintain its expertise in shipbuilding and ship repair, it will first have to express its political will by drawing up a national marine strategy covering all areas in this sector including shipbuilding which, in our opinion, should be part and parcel of this complete marine policy.

La Garde côtière canadienne: La Garde côtière canadienne, comme police de nos eaux, doit axer, selon nous, sa mission essentiellement sur la sécurité de la navigation dans nos eaux, d'abord en assurant une surveillance constante sur l'ensemble du territoire maritime, ensuite en s'assurant de l'atteinte des plus plus hauts standards de formation pour tous les membres d'équipage.

The Canadian Coast Guard: The Canadian Coast Guard, as the policing agency of our waters, in our opinion, must concentrate essentially on safe navigation in our waterways first by ensuring constant surveillance in all our waters and also by ensuring that all its crew members attain the highest standards of proficiency.

Dans cette optique, toute cette notion fait appel aux questionnements qu'il y a lorsque se confrontent dans un même service les fonctions de contrôle et qu'elles sont mises en relation avec les fonctions de services à la clientèle.

This brings into play all the questioning that goes on when, within the boundaries of the same service, there's confrontation of control functions which are then related to functions of client services.

[*Text*]

Au cours des ans, on a peut–être parfois perdu le mandat premier ou la mission première de la Garde côtière canadienne et ceci a fait que la Garde côtière a beaucoup diversifié ses services. Comme la plupart des organismes gouvernementaux offrant des services, la Garde côtière a voulu exploiter tout le champ de sa juridiction et jusqu'à présent, elle s'est acquittée honorablement de ses tâches.

Dans cette période de remise en question, il y a peut–être lieu de s'interroger sur la nécessité pour la Garde côtière canadienne d'offrir elle–même tous les services actuellement dispensés. Je cite à titre d'exemple le déglaçage de nos voies d'eau pour une navigation plus sécuritaire durant l'hiver. Nous croyons que ce déglaçage pourrait facilement être transféré au secteur privé, et on ne nuirait en aucune façon à la mission même de la Garde côtière.

On peut également citer le sondage afin de vérifier le niveau d'eau sur le Saint–Laurent et plusieurs autres activités actuellement faites par la Garde côtière, qui touchent le temps, la formation, etc. Cette opération—si j'en reviens au sondage sur le Saint–Laurent, entre autres—est actuellement menée à grands frais par deux intervenants différents. C'est une autre responsabilité qui pourrait facilement être assumée par la conclusion d'alliances stratégiques visant d'abord la satisfaction du client utilisateur.

[*Translation*]

Over the years, we have perhaps lost view of the primary mandate or mission of the Canadian Coast Guard and that is why its services have become enormously diversified. As is the case of most government organizations providing services, the Coast Guard has tried to occupy fully all sectors under its jurisdiction and to date has acquitted itself honourably of its tasks.

In this day and age when were questioning everything, we should perhaps question the necessity of having the Canadian Coast Guard offering all the services it is today. Let us take the example of ice–breaking to ensure safer navigation during winter: we think ice–breaking could easily be transferred to the private sector and this would not, in any way, impede the Coast Guard's mission as such.

We could also use the example of soundings to check the water levels of the St. Lawrence, as well as many other activities presently undertaken by the Coast Guard having to do with time, training and such. This operation—soundings of the St. Lawrence, amongst others—is being done today, at great cost, by two different parties. That's another responsibility that could be easily shifted over through strategic alliances with the primary goal of satisfying the user client.

• 1000

Les nouvelles approches du Service hydrographique canadien de Pêches et Océans Canada peuvent d'ailleurs servir de modèle dans ce domaine. Mais il y a un champ d'activités où la Garde côtière canadienne n'a, selon nous, vraiment plus sa place; c'est celui de la formation. Comme vous le savez sans doute, la Garde côtière canadienne exploite depuis 30 ans, et à très grands frais, une école à Sydney, en Nouvelle–Écosse, dont la mission recoupe celle des grandes écoles de marine du Canada. Même que pour certains, elle entre en compétition directe avec des établissements comme l'Institut maritime du Québec à Rimouski, le *Pacific Maritime Training Institute* à Vancouver ou le *Marine Institute* à Saint–Jean, Terre–Neuve. De fait, ces établissements pourraient facilement répondre à tous les besoins de formation du personnel de la Garde côtière, comme quelques–unes d'entre elles le font déjà d'ailleurs pour les Forces armées canadiennes.

Rappelons également que la formation est de compétence provinciale. L'arrivée de la Garde côtière canadienne dans ce secteur d'activités en 1965 s'expliquait peut–être par la rareté d'une main–d'oeuvre qualifiée. En 1995, le maintien de cette institution, qui n'a jamais fait ses frais malgré les apparences de changement de statut effectué dernièrement, ne se justifie d'aucune façon, et d'importantes économies seront réalisées quand Transports Canada fera appel aux écoles déjà existantes pour ses besoins de formation.

Un dernier aspect retient notre attention quand on aborde la mission de la Garde côtière canadienne. Il y aurait lieu, selon nous, de bien se questionner sur la rationalisation que la Garde côtière canadienne fait de ses ressources consacrées au soutien

The new approaches used by the Canadian Hydrographic Service at Fisheries and Oceans Canada could be used as a model in this area. However, there is one field of activity where the Canadian Coast Guard, in our opinion, really has no further business: training. As you probably know, the Canadian Coast Guard, for the last 30 years and at extremely great cost, has been operating a school in Sydney, Nova Scotia, whose mission duplicates that of Canada's other great maritime schools. In some cases, it is in direct competition with establishments such as the Institut maritime du Québec à Rimouski, the Pacific Maritime Training Institute in Vancouver or the Marine Institute in St. John's. In fact, those establishments could easily answer all the needs in staff training for the Coast Guard as some of them have been doing for the Canadian Armed Forces already.

Let us not forget that training comes under provincial jurisdiction. The arrival of the Canadian Coast Guard in this area of activities in 1965 might have been explained because of a lack of qualified manpower. In 1995, maintaining this institution, which has never operated except in the red despite the apparent change of status undertaken recently, can in no way be justified and important savings will occur when Transport Canada turns to existing schools for its training needs.

One last aspect merits attention in the case of the Canadian Coast Guard's mission. In our opinion, we should think about the rationalization of the resources the Canadian Coast Guard puts into training support. The cost of training support to meet

[*Texte*]

de la formation. Les coûts rattachés au soutien du domaine de la formation pour satisfaire aux normes internationales dont celles de l'Organisation maritime internationale, entre autres, sont tellement élevés, avec l'acquisition de simulateurs de toutes sortes, qu'il y a lieu, selon nous, de manoeuvrer avec parcimonie dans l'octroi des sommes allouées pour la formation.

Ainsi, on ne devrait pas encourager plus d'un établissement d'enseignement par grande région administrative, favorisant ainsi la création de centres d'excellence répondant aux besoins réels de l'industrie canadienne.

En conclusion, le Canada est un pays dont l'économie repose fortement sur le commerce international. Le canal privilégié de ce commerce est la chaîne du transport dont le maillon principal est, selon nous, le domaine maritime. Le transport en général, en particulier le secteur maritime, devient donc un outil privilégié de développement économique, et c'est à ce titre que l'on doit s'assurer de lui fournir les outils nécessaires pour remplir ses rôles.

Monsieur le président, voilà la position des gens de l'Institut maritime du Québec sur des questions qui préoccupent le Comité. Globalement, nous sommes d'avis qu'il est possible d'adopter de nouvelles approches pour l'examen des questions maritimes au Canada. Nous souhaitons toutefois que le gouvernement canadien fasse preuve d'originalité dans ses changements et qu'une fois les services essentiels assurés dans les domaines des ports, du pilotage et de la Garde côtière, il fasse confiance aux établissements en place et aux organismes locaux pour assurer des services de qualité d'un océan à l'autre. Je vous remercie, monsieur le président.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Giguère, for your very specific and thorough comments on behalf of the Marine Institute of Quebec.

By way of comment, and maybe you can give me your feelings on this, you mentioned a period of belt–tightening, and given that the administration costs, the fees and high wages of the pilots. . . All that combined only demonstrates how organized pilotage is simply taking too big a bite out of the marine sector pie.

• 1005

You had a theme throughout your whole presentation on all the different aspects and the education and how you can provide these opportunities. Why was pilotage so different?

M. Giguère: Vous me demandez pourquoi le pilotage est si différent? Je comprends mal l'esprit exact de votre question. Pourquoi le pilotage est–il si différent ou si coûteux?

The Chairman: You had a theme throughout your whole presentation. You gave us all kinds of opportunities, a different way of doing business, a smarter way of doing business, except when it came to pilotage. You want to leave that alone.

M. Giguère: Merci de la précision, monsieur le président. Dans le secteur du pilotage, nous voyons aussi de nouvelles façons de faire. C'est pourquoi la présentation divisait le pilotage en trois secteurs. Il y a, selon nous, dans le pilotage, trois sections auxquelles il faut faire bien attention.

[*Traduction*]

international standards like those of the International Maritime Organization, among others, are so high what with the purchase of simulators and such, that, in our opinion, funds for training should be allocated parsimoniously.

No more than one major teaching establishment per administrative region should be encouraged, thus favouring the creation of centres of excellence meeting the real needs of Canadian industry.

In conclusion, Canada is a country whose economy strongly rests on international trade. The privileged channel for this trade is the transportation chain whose main link, in our opinion, is the maritime sector. Transportation in general, and more particularly in the maritime sector, thus becomes a privileged tool for economic development and that is why we should make sure we provide it with those tools necessary for its task.

Mr. Chairman, that is the position of the people from the Institut maritime du Québec on those questions concerning the Committee. Generally speaking, we are of the mind that it is possible to adopt new approaches to examine questions maritime in Canada. However, we would hope to see the Canadian government showing originality in whatever changes are undertaken and that once the essential services are ensured in the areas of ports, pilotage and the Coast Guard, it will trust present establishments and local organizations to ensure quality services *a mare usque ad mare*. Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Giguère, pour ces commentaires très précis et complets au nom de l'Institut maritime du Québec.

À titre de commentaire, et peut–être pourrez–vous me dire ce que vous en pensez, vous avez parlé d'une période où il faudrait se serrer la ceinture et qu'étant donné les coûts administratifs, les frais et les salaires élevés des pilotes. . . Tout cela ajouté ensemble ne fait que confirmer qu'un trop gros morceau de la tarte maritime est réservé aux services de pilotage organisés.

Votre présentation comportait un fil conducteur: il y avait tous les différents aspects, la formation et toutes les occasions merveilleuses qui s'offrent à nous. Pourquoi le pilotage est–il si différent?

Mr. Giguère: You're asking me why pilotage is so different? I don't quite understand the spirit of your question? Why is pilotage so different or so costly?

Le président: Il y avait un fil conducteur dans ce que vous nous avez dit. Vous nous parlez de toutes sortes de merveilleuses occasions, d'une façon différente de faire les choses, d'une façon plus intelligente de faire les choses, sauf lorsqu'on arrive au pilotage. Vous voudriez qu'on n'y touche pas.

Mr. Giguère: Thank you for that enlightenment, Mr. Chairman. We also see different ways of doing things in the pilotage sector. That's why the presentation divided pilotage in three areas. In our opinion, in the area of pilotage, there are three sectors we must watch for closely.

[*Text*]

La première concerne toute la notion de l'administration du pilotage qui, à notre avis, est peut–être le premier endroit où il faut se questionner avant de toucher le service essentiel qu'est le pilotage. Toutefois, cela n'exclut pas d'entrer dans le domaine des services de pilotage, et c'est pourquoi nous faisons la distinction entre les navires canadiens qui utilisent régulièrement le fleuve Saint–Laurent. On peut penser à des compagnies comme le groupe Oceanex, le groupe Desgagnés, qui utilisent très régulièrement le Saint–Laurent et qui ont des capitaines à bord de leurs navires, des capitaines ayant appris à bien connaître nos eaux. Dans ce contexte, nous voyons très bien de nouvelles façons de faire et c'est ce que nous précisons dans le mémoire en disant que, pour ces compagnies, on peut très bien élargir la notion du pilotage en s'assurant que les capitaines sont bien formés pour assurer ce pilotage.

Le seul danger qu'il peut y avoir, c'est la perte possible d'impartialité lorsqu'on a des choix à faire, ce qui met en cause la sécurité d'une part et la rentabilité d'autre part. Mais nous ne sommes pas du tout fermés à ce secteur. D'ailleurs, nous avons déjà été au centre de pourparlers dans ce domaine avec l'Association de pilotage des Laurentides, d'une part, et diverses compagnies maritimes, d'autre part, pour aider à la formation dans ce domaine.

Par contre, lorsqu'on parle des compagnies battant pavillon autre que le pavillon canadien et qui viennent rarement dans nos eaux, je peux difficilement voir comment on pourrait mettre en péril nos eaux du Saint–Laurent en sacrifiant certaines normes de pilotage. C'est donc pour cette raison que je disais qu'on doit diviser le pilotage. Est–ce que cela répond à votre question?

The Chairman: Oh, yes. Thank you very much, Mr. Giguère. Maybe the answer is to leave the pilots on board but just ask them to cut their wages.

Mr. Giguère: No, I didn't say that.

The Chairman: No, no, I'm suggesting that, not you, by way of comment.

Mr. Giguère: Maybe we'll have to leave them on board

pour les navires étrangers venant au Canada, mais peut–être qu'on peut trouver ou inventer de nouvelles façons de faire pour les compagnies qui empruntent régulièrement nos eaux.

M. Guimond: Peut–être que votre réponse sur le pilotage ne satisfaisait pas notre président. Je veux simplement vous dire qu'au niveau du pilotage, il n'y a pas d'ambiguïté. Dans le rapport du Sous–comité sur l'avenir de la Voie maritime du Saint–Laurent, j'ai carrément pris position en faveur du maintien du pilotage actuel sur le fleuve. On a entendu lundi et mardi à Montréal et à Québec les deux corporations de pilotes; on a entendu les armateurs. Cela me ramenait à la pratique du droit, alors que je plaidais des divorces et à la question de savoir lequel des deux conjoints a tort. De toute façon, en ce qui me concerne, il n'y a pas d'ambiguïté. J'ai fait mon lit, pour des raisons évidentes de sécurité et de protection de l'écosystème du Saint–Laurent, en faveur du maintien du pilotage.

[*Translation*]

The first concerns the whole idea of pilotage authorities which, in our opinion, is perhaps the first place we should look before changing anything in the essential service of pilotage. However, that does not prevent us from looking at pilotage services and that's why we make the distinction between Canadian ships regularly using the St. Lawrence river. There are companies like the Oceanex group or the Desgagnés group that use the St. Lawrence very regularly and that have captains on their ships, captains who have learned our waters very well. In that context, we can see new ways of doing things and that's what we point out in our brief when we say that, for those companies, we could very well broaden the idea of pilotage if we make sure that the captains are properly trained for it.

The only danger there might be is the possible loss of impartiality when there's a choice to be made between safety, on the one hand, and financial interest, on the other. But our minds aren't totally closed. In any case, we've already had talks in that area with the Laurentian Pilotage Authority, on the one hand, and different maritime companies on the other to help with training in that area.

On the other hand, when you talk about companies flying flags other than the Canadian flag and who rarely sail our waters, I find it difficult to see why we should put the St. Lawrence at risk by diluting some of our pilotage standards. That's why I was saying that pilotage has to be divided. Does that answer your question?

Le président: Certainement. Merci beaucoup, monsieur Giguère. Peut–être la réponse est–elle de laisser les pilotes à bord en leur demandant d'accepter une baisse de salaire.

M. Giguère: Non, je n'ai pas dit cela.

Le président: Non, non, je ne fais que vous le proposer.

M. Giguère: Peut–être devrait–on les laisser à bord.

for foreign ships coming to Canada, but perhaps we could find or come up with new ways of doing things for those companies who regularly sail our waters.

Mr. Guimond: Perhaps your answer on pilotage isn't satisfactory for our chairman. I would simply like to tell you that where pilotage is concerned, there is no ambiguity. In the sub–committee's report on the future of the St. Lawrence Seaway, I stood squarely in favour of maintaining pilotage as it is on the St. Lawrence. Monday and Tuesday in Montreal and Quebec City we heard the two pilotage corporations; we heard the shippers. It brought back memories of practising law when I did divorce cases and the question was which one of the spouses was wrong. In any case, as far as I'm concerned, there's no ambiguity. I've made my bed in favour of maintaining pilotage for clear reasons of safety and protecting the St. Lawrence ecosystem.

[*Texte*]

Une chose m'inquiète dans votre mémoire. Je crois comprendre que l'Institut maritime épouse les voeux de l'Association des armateurs du Saint–Laurent et de la SODES, à savoir que les capitaines qui viennent régulièrement—il faudra s'entendre sur la définition de «régulièrement»—puissent être exemptés de pilotes à bord.

Je voulais vous demander de me préciser ce qu'on trouve à la page 4 de votre mémoire. Vous dites:

. . .nous pensons possible un tel élargissement des règles actuelles.

Qu'est–ce que vous voulez dire par là?

M. Giguère: Pour bien préciser notre position, nous n'adoptons pas entièrement la position des armateurs du Saint–Laurent ni des différents intervenants qui ont comparu à Montréal et à Québec. Comme nous le précisons dans le mémoire, ces capitaines, ce n'est pas parce qu'ils emploient régulièrement nos eaux qu'ils peuvent assurer le pilotage; c'est parce qu'ils auront atteint les normes requises pour assurer le pilotage. Notre position à cet égard elle a été exprimée à la fois aux administrations de pilotage et aux armateurs, et elle se résume à ceci: Voici ce que nous pouvons faire. Nous pouvons être les facilitateurs pour que cette formation soit donnée, et nous avons même proposé aux associations de pilotes qu'elles donnent elles–mêmes, dans nos locaux, la formation à leurs capitaines. D'ailleurs, il y en a actuellement deux en formation dans nos locaux. Les associations de pilotes interviennent pour soutenir leur formation et ce sont elles qui reconnaîtront les compétences. Donc, on s'assure de maintenir les plus hautes normes de qualité, qui ne sont pas nécessairement liées à la fréquence du passage dans nos eaux puisqu'on sait très bien que le capitaine à bord du navire, lorsqu'il y a un pilote, peut facilement se reposer dans sa cabine. Donc, ce n'est pas nécessairement lié à la fréquence du passage dans les eaux, mais à la démonstration du niveau de compétence atteint.

M. Guimond: Monsieur Giguère, je vais vous répéter une phrase que ma grand–mère me disait toujours: On ne peut pas être à moitié enceinte; on l'est ou on ne l'est pas.

The Chairman: I hope she told you you can't.

M. Guimond: L'article 22 de la Loi de 1972 sur le pilotage prévoit la possibilité pour des capitaines canadiens de se certifier et de devenir compétents pour piloter sur le fleuve. Pourquoi y a–t–il seulement six capitaines canadiens qui se sont prévalus de cette possibilité? Est–ce parce que c'est impossible à passer? Est–ce parce que les cours sont trop compliqués? Est–ce à cause du lobby des pilotes?

M. Giguère: Il n'y en a que six, et ce sont d'anciens diplômés de l'Institut maritime du Québec pour la plupart d'entre eux. Une des raisons principales, selon nous, c'est que, par le passé, ces personnes ont dû voir à acquérir cette formation spécifique de pilotage par elles–mêmes. C'est pour ça que nous disons que la nouvelle façon de faire devrait être une conclusion d'alliances; les pilotes assureraient eux–mêmes une partie de la formation, en se servant de nos équipements, entre

[*Traduction*]

• 1010

There's one thing that bothers me in your brief. I gather that the Marine Institute goes along with the recommendation of the St. Lawrence Ship Operators Association and the SODES to the effect that captains who regularly ply our waters—we would have to agree on the definition of the term "regularly"—can be exempted from the requirement for pilots on board.

I would like to clarify what exactly you mean on page 4 of your brief when you say:

. . .we think that such and extension of the present rules should be possible.

What exactly do you mean?

Mr. Giguère: I should specify that we do not entirely share the view expressed by the St. Lawrence Ship Operators Association and the various other groups who appeared in Montreal and Quebec City. As we explained in our brief, it's not the fact that these captains regularly sail in our waters that they are able to take responsibility for piloting but rather because they have met the standards that have been set for piloting. Our position on this point has been made clear to the pilotage authority as well as to the ship operators and can be resumed as follows: We may be able to facilitate the provision of such training and we even suggested to the pilots' associations that they provide such training to their captains in our Institute. As a matter of fact, there are two receiving training there at the present time. The pilots' associations would be involved in providing such training and they would be responsible for granting formal recognition of competence. In this way we would ensure the maintenance of the highest levels of qualification—they do not necessarily depend on the number of times a captain has sailed our waters since when there is a pilot on board, there's nothing to prevent him from resting in this cabin. So it wouldn't be related so much to the number of times he's sailed the river but rather to a demonstration of the level of competence.

Mr. Guimond: Mr. Giguère, as my grandmother used to say, you can't be half pregnant, you either are or you aren't.

Le président: J'espère qu'elle vous a bien dit que vous ne pouvez l'être.

Mr. Guimond: Section 22 of the 1972 Pilotage Act made it possible for Canadian captains to obtain certification for piloting the St. Lawrence River. How is it that only six Canadian captains have availed themselves of this possibility? Is it because the exam is impossible to pass? Is it because the courses are too complicated? Or because of the pilots' lobby?

Mr. Giguère: There are only six of them and most of them are graduates of the Marine Institute of Quebec. In our view, one of the main reasons is the fact that in the past they had no choice but to acquire the specific piloting training on their own. That's why we suggested a new cooperative way of proceeding whereby pilots would ensure a part of the training, making use of our facilities among others. I can tell you that the pilots' associations have not closed their minds to this possibility. We

[*Text*]

autres. Je peux vous dire que les associations de pilotes ne sont pas fermées à cette possibilité–là. Il serait trop facile, selon nous, de tout de suite affirmer que s'il n'y en a que six, c'est parce que le lobby est trop fort et les bloque systématiquement. Le pilotage sur le Saint–Laurent n'est pas nécessairement une chose facile. Le Saint–Laurent est un fleuve complexe, un des plus complexes au monde et, selon nous, il y a des normes qui doivent être atteintes. Les principaux intervenants, pour s'assurer que tous les atteignent, ce sont les corporations de pilotes elles–mêmes, qui doivent intervenir avec nous pour s'assurer que les normes sont respectées.

M. Guimond: J'ai une question à poser et un commentaire rapide à faire. À la page 5 de votre mémoire, à la quatrième ligne, vous dites, à propos des chantiers maritimes:

> Cette situation a amené le Canada à procéder à une importante rationalisation de ses chantiers maritimes. . .

Probablement parce que le Québec fait partie du Canada, il a rationalisé ses chantiers maritimes avec la fermeture de la MIL Davie à Tracy et de la Vickers à Montréal.

M. Giguère: Le Québec a effectivement très bien rationalisé ses chantiers.

M. Guimond: Alors qu'on en ouvrait d'autres. . .

M. Giguère: Je pourrais soulever des questions sur certains petits chantiers de la côte est canadienne. Est–ce que la rationalisation a été complètement faite? Je ne voudrais pas les mettre sur la table aujourd'hui.

M. Guimond: En ce qui a trait au Collège de la Garde côtière canadienne de Sydney, vous savez que j'ai déjà questionné le ministre Young à la Chambre là–dessus.

• 1015

Je lui ai fait une suggestion parce que je considère qu'elle est intéressante, et je suis persuadé que ce Comité en tiendra compte. Maintes fois, surtout nous, les députés de l'Opposition officielle, nous nous faisons accuser de dire: «Coupez, coupez», sans rien suggérer. On a repris de toute façon une suggestion de l'Institut maritime de Rimouski à l'invitation de ma collègue de Rimouski, Suzanne Tremblay, une suggestion voulant que la Garde côtière canadienne sorte du domaine de la formation, au Collège de Sydney. Combien coûte aux contribuables canadiens le maintien du Collège de Sydney? La formation pourrait être faite très adéquatement par l'Institut maritime et ma collègue de Vancouver sera intéressée par le *Pacific Maritime Training Institute* et M. George Baker probablement par le *Marine Institute* à Saint–Jean, Terre–Neuve.

M. Giguère: Si vous me le permettez, je vais répondre à votre question en trois volets.

Pour le premier, je vais ajouter un peu au texte qu'il y a là parce que ce texte parle de coûts, mais il y a aussi un coût de société qui est encore plus lourd. Je m'explique. À propos du collège de la Garde côtière canadienne, lorsqu'un jeune entre dans ce collège, il devient d'office membre de la fonction publique fédérale. Lorsqu'il termine son cours de quatre ans, il a déjà quatre ans d'ancienneté. Je parlais de compétition directe. Les diplômés des grands instituts maritimes au Canada,

[*Translation*]

think it's too easy to start making claims that since there are only six of them, it's because the lobby is too strong and is systematically opposed to any such efforts. Piloting on the St. Lawrence is not necessarily an easy job. The St. Lawrence is a complex river, one of the most difficult in the world, and we believe that certain standards should be set. Basically, it's the pilots' associations themselves that are responsible for ensuring such standards in cooperation with others.

Mr. Guimond: I have another question and then a quick comment to make. On page 5 of your brief, on the fourth line, you say with respect to shipyards:

> Such a situation has resulted in a significant streamlining of shipyards in Canada. . .

Probably because Quebec is part of Canada, it decided to rationalize its shipyards through the closure of MIL Davie in Tracy and Vickers in Montreal.

Mr. Giguère: Quebec has certainly done a good job of rationalizing its shipyards.

Mr. Guimond: When new ones were being set up. . .

Mr. Giguère: I could raise some questions about some small shipyards on the East coast of Canada. Has this rationalization effort been completed? I would not want to put them on the table today.

Mr. Guimond: Concerning the Canadian Coast Guard College in Sydney, you know that I've already questioned Mr. Young in the House on this subject.

I made a suggestion I thought was an interesting one and I'm sure the Committee will give consideration to it. We members of the Official Opposition are often accused of calling for nothing but cut–backs without making any constructive proposals. At the suggestion of my colleague from Rimouski, Suzanne Tremblay, we've proposed that the Canadian Coast Guard College in Sydney no longer provide training. How much is this college in Sydney costing Canadian taxpayers? Training could be much more adequately provided by the Marine Institute and I'm sure my colleague from Vancouver would be interested in the Pacific Marine Institute and Mr. George Baker probably by the Marine Institute in St. John's, Newfoundland.

Mr. Giguère: If I may, I'll answer the three parts of your question.

With respect to the first, I'd like to add to the written recommendation that refers only to costs because there's also a social cost that is even greater. Let me explain what I mean. When a young person enters the Coast Guard College, he or she automatically becomes a member of the Federal Public Service. Once the four–year course is completed, they already have four years' seniority. I was talking about direct competition. The graduates of the large Canadian Marine

[*Texte*]

qu'ils soient à Vancouver, à Terre-Neuve, en Ontario ou au Québec, font face à une concurrence déloyale puisqu'ils n'ont plus accès à ces emplois de la Garde côtière, sur les navires de la Garde côtière, entre autres les brise-glaces, etc. puisque les élèves qui sont passés par Sydney ont déjà une ancienneté. On bloque l'entrée. Il y a un coût de société.

Il y a un coût monétaire, bien entendu. Il serait hasardeux pour moi de donner des chiffres puisque vous êtes probablement tous beaucoup mieux informés des coûts. Je n'avancerai donc pas de chiffres, mais je crois qu'il y en a d'assez imposants.

En ce qui a trait au troisième volet, je veux qu'on différencie bien la formation comme telle qui se dispense à Sydney et le soutien à la formation qui se fait d'un océan à l'autre. Je m'explique. Le Canada est signataire d'ententes internationales dans le domaine de la formation maritime en matière d'atteinte de certaines normes internationales pour la compétence des équipages à bord des navires. Dans ce contexte, le gouvernement canadien doit soutenir une formation, ce qu'il fait d'ailleurs très bien.

J'ai donné comme exemple la fourniture de simulateurs de machines, de simulateurs de navigation, etc., pour toutes les institutions des cinq régions administratives du Canada. Mais je ne voulais pas être perçu comme disant qu'on devrait arrêter ce soutien; il est nécessaire. Ce que je remets en cause, c'est l'implication directe dans la formation avec des programmes qui sont très similaires à ceux dispensés par les grands instituts maritimes au Canada. D'ailleurs, le Collège de Sydney a été formé par un ancien directeur de l'Institut maritime du Québec, et les programmes sont donc très semblables. En 1965, le capitaine Brie est allé faire la formation. C'est cette question que je veux remettre en cause.

The Chairman: Thank you, Mr. Guimond.

I want to make it perfectly clear that when it comes to pilots, when it comes to safety, that's of paramount importance to the Minister of Transport and to the Department of Transport. Safety is first. When suggestions like more captains doing pilotage on the St. Lawrence Seaway are brought up, these are the modern-day solutions to contemporary problems that I think we're looking for.

Mr. Gouk: I don't have any questions, just a brief comment.

I'd like to thank you for providing some new insights into some of the problems, particularly with regard to the pilotage. It's one of the most controversial issues that we're dealing with, and one of the most polarizing. The pilots provide a highly specialized service that takes a lot of dedication. They take a lot of pride in it and they're well remunerated for it. It's only natural that they'd be somewhat defensive.

• 1020

We see the opposite extreme, which says do away with them and put in new instruments. Because we have two extremes we get very few people doing what you just did, which is provide some kind of realistic solutions that may be halfway and deal with some of these problems. I'll be reviewing the things you've said in our transcripts, and I think maybe it's starting to point us on the right road on that.

[*Traduction*]

Institute, whether they be in Vancouver, Newfoundland, Ontario or Quebec, are faced with unfair competition since they no longer have access to jobs with the Coast Guard, on Coast Guard boats such as icebreakers, etc., since the graduates of the college in Sydney already have seniority. So there is the problem of access and that is the cost for society.

Of course there is the monetary cost as well. I won't hazard a guess because you're probably better informed of the cost than I am. I won't give you any figures, but I do believe that they are significant.

As for the third point, it is important to make a distinction between the training as such provided in Sydney and support for training throughout the country. Canada is a signatory to international agreements relating to marine training and the respect of certain international standards of competence for ship crews. So the government of Canada does have responsibility to support training and it does a good job of it.

I gave the example of the provision of the navigational simulators and other equipment for the institutions in the five administrative regions of Canada. I don't want my comments to be construed as being against such support; this support is necessary. What I am questioning is direct involvement in training with programs very similar to those provided by the main marine institutes in Canada. As a matter of fact, the Sydney College was set up by a former director of the Marine Institute of Quebec and the programs are very similar. In 1965, Captain Brie took over training. This is the aspect that I'm calling into question.

Le président: Merci, monsieur Guimond.

En matière de pilotage, je tiens à souligner que la sécurité est une question primordiale pour le ministère des Transports. La sécurité est fondamentale. Quand on parle d'accroître le nombre de capitaines capables de faire le pilotage dans le Saint-Laurent, il s'agit de trouver des solutions modernes à des problèmes qui se posent.

M. Gouk: Je n'ai pas de question, seulement un bref commentaire.

Je voudrais vous remercier d'avoir jeté une lumière nouvelle sur certains problèmes, surtout la question du pilotage. C'est l'une des questions les plus controversées examinées par notre Comité et elle polarise l'opinion. Les pilotes offrent un service hautement spécialisé, qui exige un grand dévouement. Ils sont fiers de leur travail et ils sont bien rémunérés. Ce n'est que normal qu'ils se trouvent un peu sur la défensive.

L'autre extrême est porté à notre attention. On nous dit de les éliminer et de les faire remplacer par de nouveaux instruments. Parce qu'il y a deux extrêmes, les gens nous parlent rarement de ce que vous avez proposé, c'est-à-dire des solutions réalistes qui représentent le juste milieu et qui abordent les problèmes. Je vais relire la transcription de votre intervention; je crois que vous nous avez indiqué la bonne voie à suivre.

[*Text*]

Mme Terrana: Je vous remercie pour vos bonnes idées. Comme M. Guimond l'a dit, je viens de Vancouver et j'ai été invitée par l'Institut maritime de North Vancouver à distribuer les certificats aux étudiants à la fin de l'année. Quels sont les liens entre les instituts maritimes du Canada?

M. Giguère: Pour répondre précisément à votre question, madame la députée, depuis six mois, il existe une toute nouvelle association qui s'appelle la CAMTI, la *Canadian Association of Maritime Training Institutions*, qui regroupe les plus grandes écoles maritimes canadiennes, dont le président est M. Connors du *Newfoundland Maritime Institute* et le vice–président est M. Robert Pelletier, un des adjoints à l'Institut maritime du Québec, un des participants très actifs et le directeur du PMTI à Vancouver.

Cette nouvelle association, qui a été formée il y a quelques mois, s'apprête d'ailleurs à faire des propositions très précises au gouvernement canadien, et je suis certain que je ne touche pas que Transports Canada, sur certains aspects de la formation et plus spécifiquement sur certains aspects de la formation des marins naviguant dans la marine militaire canadienne. Il y a un lien direct. Même si depuis 20 ou 30 ans, ces institutions se rencontrent systématiquement au moins une fois par année sous les auspices de la Garde côtière canadienne, il y a cette nouvelle association tout à fait indépendante de la Garde côtière qui vient d'être créée, il y a quelques mois.

Mme Terrana: Je pense que cela donne une uniformité aux cours.

M. Giguère: Les normes de formation sont très uniformes. D'ailleurs, cela a amené la Garde côtière canadienne, plus spécifiquement la section de la certification des équipages, à adopter de nouvelles approches dans ce domaine, grâce aux suggestions qui ont été faites par ce regroupement.

Mme Terrana: Je veux savoir deux choses. Est–ce que vous jouez un rôle dans l'enseignement international? Est–ce qu'il y a des étudiants qui viennent de l'étranger pour apprendre dans vos écoles?

M. Giguère: Nous avons une intervention au niveau international qui se situe dans plusieurs volets. Tout d'abord, cette intervention a commencé en 1974–1975, alors qu'on avait conclu une entente avec la Côte d'Ivoire. Si, actuellement, vous allez en Côte d'Ivoire, vous verrez un institut maritime qui est entièrement dirigé et exploité par des diplômé de l'Institut maritime du Québec, qui a formé pendant cinq ans les résidants de la Côte d'Ivoire qui sont venus à Rimouski.

Par la suite, les tendances étant différentes, sous les auspices de l'ACDI ou de l'ICOD, l'*International Centre for Ocean Development*, nous avons mené certains projets de formation au niveau international. Actuellement, nous gérons un centre de formation en fonctionnement et en entretien des équipements portuaires à Cotounou, au Bénin, pour l'ACDI.

Nous travaillons également à un projet actuellement, en Égypte, en collaboration avec le Service hydrographique canadien de Pêches et Océans. Nous avons différents projets. Nous sommes intervenus aux Seychelles, au Maroc, et nous intervenons à nouveau au Maroc dans un mois. Nous tentons de développer des projets avec d'autres institutions, dont une des principales a été Saint–Jean, Terre–Neuve. Nous avons fait deux projets d'intervention internationaux en collaboration avec Saint–Jean, Terre–Neuve.

[*Translation*]

Mrs. Terrana: Thank you for your good ideas. As Mr. Guimond said, I'm from Vancouver and the Maritime Institute of North Vancouver asked me to hand out student diplomas at the end of the year. What is the relationship between Canada's marine institutes?

Mr. Giguère: To give you a precise answer, madam, a new association called the CAMTI—the Canadian Association of Marine Training Institutes—was founded six months ago. Its members are Canada's best marine institutes; its president is Mr. Connors from the Newfoundland Maritime Institute, and its vice–president is Mr. Robert Pelletier, an assistant at the Marine Institute of Quebec, who is very active within the organization and is also the Director of Vancouver's PMTI.

This new association, which was founded a few months ago, will present the Canadian government with some very specific proposals which I'm sure won't only affect Transport Canada, but also certain aspects of training, more specifically certain aspects of training for sailors in the Canadian Navy. There's a direct connection. Despite the fact that these institutions have been meeting regularly at least once a year for the last 20 or 30 years under the aegis of the Canadian Coast Guard, we now have a brand new association founded a few months ago which is completely independent of the Coast Guard.

Mrs. Terrana: I think that would make training more standardized.

Mr. Giguère: Training standards are standardized. Indeed, the Canadian Coast Guard, more specifically the crew certification branch, decided to develop new approaches in this area because of the suggestions made by the association.

Mrs. Terrana: I want to know two things. Do you do international training? Are there foreign students in your institutes?

Mr. Giguère: There are several aspects to our international training. First, it started in 1974–1975, after we signed an agreement with the Ivory Coast. If you went to the Ivory Coast today, you'd find a maritime institute completely managed and operated by graduates of the Marine Institute of Quebec, which trained Ivory Coast students for five years in Rimouski.

After that, the situation changed a little, and we conducted certain international training programs under the aegis of CIDA or ICOD, the International Centre for Ocean Development. At the moment, we are running a training centre for CIDA in Cotonou, Benin, to teach people how to operate and maintain port facilities.

We are also working on another project in Egypt in cooperation with the Department of Fisheries and Oceans' Canadian Hydrographic Service. We're working on different projects. We've worked in the Seychelles and in Morocco, where we'll be again in a month. We're trying to develop projects with other institutions, namely one in St. John's, Newfoundland. We've worked on two international projects with the institute in St. John's.

[*Texte*]

Mme Terrana: Ma dernière question est la suivante. Je pense que le coût est élevé. Est–ce que ces étudiants paient pour participer à vos cours?

M. Giguère: Actuellement, nous n'accueillons plus ou très peu d'étudiants étrangers dans nos installations, mais lorsque nous en acceptons, ils paient les coûts complets liés à leur formation ici. Ce sont habituellement des élèves qui sont boursiers de leur pays.

• 1025

Mme Terrana: Dans votre mémoire, vous n'avez jamais parlé d'une révision des coûts de ces cours. Y a–t–il possibilité de réduire les cours?

M. Giguère: Les coûts de maintien de ces institutions ne sont pas assumés par le gouvernement fédéral. L'Institut maritime du Québec a sa maison–mère ici, à Rimouski, et opère des centres à Montréal, à Québec et à Saint–Romuald. Son fonctionnement est assumé en entier par le gouvernement provincial. Là où il y a un lien avec le fédéral, c'est dans la formation continue de la main–d'oeuvre déjà à l'emploi. Et là, je ne voudrais pas entrer dans la problématique des juridictions de la formation de la main–d'oeuvre. Je ne me mettrai pas les doigts là ce matin.

Mme Terrana: Mais vous savez que même les gouvernement provinciaux ont des problèmes de déficit.

M. Giguère: Soyez assurée, madame la députée, que l'ensemble de nos coûts d'opération sont scrutés et révisés à la loupe tant par nous–mêmes que par nos mandants provinciaux.

Mme Terrana: Donc, vous êtes flexibles. Merci.

The Chairman: Thank you. You provided us with... All right, one more question from our colleague. You have five minutes. You can get in all the questions you want in five minutes.

M. Canuel (Matapédia—Matane): Je ne prendrai pas les cinq minutes, monsieur le président. À la page 5 de votre mémoire, à la fin du troisième paragraphe, vous dites:

> Si le Canada veut maintenir son expertise en construction navale, il faudra d'abord qu'il exprime sa volonté politique par l'élaboration d'une stratégie maritime nationale qui couvrira tous les champs de ce secteur, y compris la construction navale.

Est–ce à dire qu'il n'y a pas de stratégie? Et s'il devait y en avoir une, selon quelle orientation devrait–elle être présentée?

M. Giguère: À votre première question, je n'oserais vous répondre s'il y a oui ou non une stratégie. Cependant, je puis vous répondre que la perception du monde maritime est qu'il n'y en a pas. Ils ont peut–être tort, mais je ne fais que vous répéter la perception du monde maritime dans ce domaine.

Quelle devrait être cette stratégie? Je croyais que l'élaboration de cette notion était l'un des aspects du mandat du Comité sur lequel vous siégez. Si votre Comité voulait traiter spécifiquement de la question des chantiers navals, si vous vouliez élaborer une stratégie de développement maritime ou une stratégie nationale maritime, il serait inacceptable de négliger le secteur des chantiers navals, puisque ce serait un peu comme parler du système routier et dire qu'on élimine tous les

[*Traduction*]

Mrs. Terrana: This is my last question. All this costs a lot of money. Do students pay to study with you?

Mr. Giguère: At the moment, we aren't taking in any foreign students—at least not very many—but when we do it they pay for everything. These students are usually on a scholarship from their country.

Mrs. Terrana: Your brief never mentioned that costs associated with your courses are being reviewed. Do you think you might have to reduce the number of courses?

Mr. Giguère: The federal government is not involved in funding these institutes. The main branch of the Marine Institute of Québec is here, in Rimouski; there are also centres in Montreal, Quebec City and Saint–Romuald. The Institute only receives funding from the provincial government. But the federal government looks after ongoing training of personnel. But I don't want to get into a debate involving who has jurisdiction over manpower training. I won't touch that with a 10–foot pole.

Mrs. Terrana: But you know that provincial governments also have deficit problems.

Mr. Giguère: Don't worry, Madam, we carefully scrutinize and review all our operational costs, and our provincial masters do the same.

Mrs. Terrana: So you're flexible. Thank you.

Le président: Merci. Vous nous avez donné... Très bien, une autre question de notre collègue. Vous avez cinq minutes. Vous pouvez poser toutes les questions que vous voulez dans cinq minutes.

Mr. Canuel (Matapédia—Matane): I won't need five minutes, Mr. Chairman. On page 5 of your brief, at the end of the third paragraph, you say:

> If Canada wants to maintain its ship–building expertise, it will need the political will to develop a national marine strategy which covers every sector in this area, including shipbuilding.

Are you saying there is no strategy? And if we needed one, what kind of approach should it take?

Mr. Giguère: I don't dare answer your first question, which is whether or not we have a strategy. However, I can say that the industry does not believe Canada has one. It might be wrong, but I'm simply relaying the marine industry's impression.

What kind of strategy should we have? I thought part of this Committee's job was to develop a strategy. If your Committee wanted to specifically study the issue of shipyards, if it wanted to outline a marine development strategy or a national marine strategy, it could not ignore the issue of shipyards, because that would be like discussing the future of our roads and deciding that the country's service stations should be eliminated. So shipyards play an important role in the marine

[*Text*]

garages au pays. C'est une composante importante du domaine maritime et cette composante ne doit pas être négligée dans la stratégie globale que vous développerez.

C'était l'esprit dans lequel j'avais dit cela. Cependant, je ne voudrais pas vous dire quelle devrait être la stratégie au complet. Je crois que c'est par des consultations que vous allez réussir à en élaborer une bonne.

M. Canuel (Matapédia—Matane): Dans un autre domaine, je sais que vos instituts sont très différents de l'Institut Maurice–Lamontagne. Toutefois, certains services sont–il mis en commun et y a–t–il des rencontres au point de vue scientifique?

M. Giguère: Aujourd'hui, il y a un gros colloque pancanadien, à Ottawa, mais décentralisé dans tous les bureaux de Pêches et Océans Canada. Beaucoup de représentants du Service hydrographique canadien de Pêches et Océans Canada, localisé à l'Institut Maurice–Lamontagne, auraient voulu être ici de matin, mais ils assistent à ce colloque–là. Nous aurions dû être là également.

Il y a, au jour le jour, une collaboration, et d'ailleurs, plus spécifiquement, nous travaillons actuellement à un projet pour la formation des hydrographes qui interviendront sur le Nil, en Égypte. Ce projet–là devrait aboutir d'ici quelques semaines.

• 1030

Je devrais vous mentionner un autre point important qui m'a été rapporté par M. Paquin, qui était directeur du centre de recherche aux Transports. Depuis deux ans, nous avons des projets de recherche communs très concrets, entre autres sur la navigation électronique et sur toute la question du positionnement précis. Cela s'est fait conjointement avec les services de pilotage. Je ne voudrais pas déboucher sur la question du positionnement précis par des GPS sur le Saint–Laurent versus le pilotage, etc., mais ce sont des projets de recherche qui se font conjointement, et ce, depuis des années. Merci beaucoup.

The Chairman: Gentlemen, thank you very much for making your presentation to the committee. We appreciate it. It's good food for thought. Thank you.

M. Giguère: Merci beaucoup.

The Chairman: Colleagues, I would like to introduce and call to the table the City of Sept–Îles and the Chamber of Commerce of Sept–Îles, who have taken some time and effort to make it to our committee hearings here in Mont–Joli. We appreciate the fact that you've come this far to make your presentation. We'll start with the presentation from the City of Sept–Îles, which will be 15 minutes or less. Then the chamber of commerce will make its presentation of 15 minutes or less. Then we'll open it up to questions to either organization.

Mme Suzanne Parent–Bouchard (conseillère, ville de Sept–Îles): Je ne voudrais pas vous déranger dans le processus, mais la Chambre de commerce va débuter, et nous allons continuer avec la partie maritime.

The Chairman: We have two different issues. We live in a complicated age.

[*Translation*]

industry and they have to be taken into account in the overall strategy you will develop.

That's what I meant. However, I don't want to tell you what the entire strategy should be. I think you'll be able to develop a good strategy if you hold consultations.

Mr. Canuel (Matapédia—Matane): Moving on to something else, I know that your institutes are very different from the Institut Maurice–Lamontagne. However, do you share some services and do you sometimes meet to discuss scientific issues?

Mr. Giguère: There is an important pan–Canadian conference being held in Ottawa today, but the offices of Fisheries and Oceans Canada are decentralized. Many officials with the Canadian Hydrographic Service of Fisheries and Oceans work at the Institut Maurice–Lamontagne. They would have liked to be here this morning, but they are at the conference. We should have been there as well.

But the various institutes work together on a daily basis; more specifically, we are currently working on a project to train hydrographers who will eventually work on the Nile, in Egypt. That project should be completed in a few weeks.

I should also mention another important point that Mr. Paquin brought to my attention. He was director of the research centre at Transport. In the past two years, we have been working together on some very practical research projects, such as electronic navigation and the whole question of precise positioning. This is being done in conjunction with the pilotage services. I don't want to get into the whole issue of using the global positioning system for precise positioning on the St. Lawrence versus pilotage and all that, but I would remind you of these joint research projects that have been underway for years. Thank you very much.

Le président: Messieurs, merci beaucoup de votre exposé devant le comité. Nous l'apprécions. Il nous a vraiment donné à réfléchir. Merci.

Mr. Giguère: Thank you very much.

Le président: Chers collègues, je voudrais demander aux représentants de la ville de Sept–Îles et de la Chambre de commerce de Sept–Îles de venir s'asseoir à la table pour que je puisse les présenter. Ces personnes ont pris la peine de venir assister à nos audiences ici à Mont–Joli. Nous vous remercions d'être venus de si loin pour faire votre exposé. Nous allons commencer par la ville de Sept–Îles, qui fera un exposé de 15 minutes ou moins. Ensuite, la Chambre de commerce fera son exposé de 15 minutes ou moins, après quoi nous poserons des questions à l'un ou l'autre groupe.

Ms Suzanne Parent–Bouchard (Municipal Counsellor, City of Sept–Îles): I don't want to disrupt the process, but the Chamber of Commerce will begin, and then we will continue, speaking about marine transportation.

Le président: Effectivement, nous étudions deux questions différentes. Nous vivons une époque compliquée.

[*Texte*]

[*Traduction*]

• 1035

Mr. Marc Brouillette (President, Chamber of Commerce of Sept–Îles): I'm from the Chamber of Commerce and my name is Marc Brouillette. I am the president.

M. Marc Brouillette (président, Chambre de commerce de Sept–Îles): Mon nom est Marc Brouillette, et je représente la Chambre de commerce. J'en suis le président.

Mr. Ghislain Lévesque (Vice–President, Chamber of Commerce of Sept–Îles): My name is Ghislain Lévesque. I am the the vice–president of the Chamber of Commerce of Sept–Îles.

M. Ghislain Lévesque (vice–président, Chambre de commerce de Sept–Îles): Mon nom est Ghislain Lévesque. Je suis le vice–président de la Chambre de commerce de Sept–Îles.

Mme Parent–Bouchard: Suzanne Parent–Bouchard, conseillère municipale, ville de Sept–Îles.

Ms Parent–Bouchard: I'm Suzanne Parent–Bouchard, city counsellor, City of Sept–Îles.

M. Marcel Blouin (directeur général de la ville de Sept–Îles): Marcel Blouin, directeur général de la ville de Sept–Îles.

Mr. Marcel Blouin (Chief Municipal Officer, City of Sept–Îles): My name is Marcel Blouin, and I'm the Chief Municipal Officer for the City of Sept–Îles.

The Chairman: Welcome. Please begin.

Le président: Je vous souhaite la bienvenue, et je vous prie de commencer.

M. Brouillette: Bonjour. Depuis les années 1950, la ville de Sept–Îles s'est développée grâce à ses infrastructures portuaires et aéroportuaires. Il s'agit d'outils de développement économiques essentiels pour la municipalité ainsi que pour notre région.

Mr. Brouillette: Good morning. Since the 1950s, the City of Sept–Îles has been expanding, thanks to its port and airport facilities. They are tools of economic development, essential to the municipality and to our region.

Ces outils ont permis, au cours des années, d'accommoder les compagnies minières I.O.C., Wabush et, tout récemment l'Aluminerie Alouette. La présence, entre autres, de l'aéroport est vitale compte tenu des distances majeures qui nous séparent des grands centres avec lesquels l'ensemble de nos commerçants font régulièrement des affaires.

Over the years, these tools have enabled us to accommodate mining companies such as I.O.C. and Wabush, and quite recently, Alouette Aluminum. The airport's presence is vital, given the great distances that separate us from the major centres that all our merchants regularly do business with.

En tant que Chambre de commerce de Sept–Îles, nous nous devions d'intervenir ce matin pour vous soumettre les commentaires succincts qui suivront concernant à la fois la politique nationale sur les aéroports et celle qui touchera éventuellement les ports.

As representatives of the Chamber of Commerce of Sept–Îles, we are here this morning to make the following brief comments about the national airport policy and the future port policy.

We would like to underline the fact that there was a total absence of consultation about the intervention in our region by the minister concerning the new policy. It is hard for us to understand why we are now before you instead of having the minister ask us what we thought about the new policy before this hearing.

Nous aimerions souligner que le ministre ne nous a aucunement consultés au sujet de l'intervention dans notre région sur la nouvelle politique. Nous avons du mal à comprendre pourquoi nous comparaissons devant vous et pourquoi le ministre n'a pas sollicité nos opinions sur la nouvelle politique avant cette audience.

Nous avons été vraiment écartés de toute consultation quant à cette nouvelle politique nationale sur les aéroports. Suite aux vives réactions du milieu coast to coast, nous avons pu obtenir la tenue d'une audience devant vous aujourd'hui.

We were truly excluded from any consultations on this new national airport policy. After local communities responded strongly from coast to coast, we were able to get a hearing before you today.

Aujourd'hui, les régions et les municipalités régionales se font dire constamment de se prendre en main. Il est important pour nous de conserver les outils qui nous permettent d'obtenir ce développement et de nous assurer que ces outils soient maintenus à notre disposition. Ainsi, lorsque le gouvernement s'interpose en atrophiant les outils nécessaires à cette prise en main et au développement économique de nos régions, il va de soi que l'absence de toute consultation préalable devient tout à fait inacceptable.

These days, regions and regional municipalities are always being told to take control of their own development. It is important for us to keep the tools that enable us to achieve this development and to make sure that these tools remain at our disposal. Consequently, when the government intervenes and whittles away at the tools we need to take on responsibility and to foster the economic development in our regions, the lack of any initial consultation obviously becomes totally unacceptable.

La Chambre de commerce de Sept–Îles réitère qu'elle déplore qu'aucun intervenant socio–économique septilien intéressé par l'aéroport n'ait été au préalable consulté. Actuellement, nous vivons un plan de restructuration de l'aéroport de Sept–Îles, plan qui est appliqué depuis quelques mois. Ce plan n'a jamais non plus été discuté avec les principaux intervenants socio–économiques, de telle sorte que nous croyons qu'actuellement, ce plan est appliqué sans

The Chamber of Commerce of Sept–Îles would like to repeat that it deplores the fact that none of the socioeconomic players in Sept–Îles who have an interest in the airport were consulted initially. The Sept–Îles airport is currently going through a restructuring, and the restructuring plan has been in effect for a few months. The city's main socioeconomic players weren't consulted on this plan either, and so we believe that it is currently being put into effect without any knowledge of the

[*Text*]

connaître les besoins et les intentions réels du milieu qui désirait prendre en main l'aéroport et qui connaît très bien la planification stratégique du développement de la ville de Sept–Îles et de sa région.

That's why we think that a committee should be created with all the socio–economic intervenors of our region to discuss and approve the restructuring plans prepared by the management staff of the airport of Sept–Îles. I think this committee could actually be applied to any airport in Canada. I think we have to make sure that the intervenors of each region is part of this process so that all the realities of each city in our region are well interpreted by the minister and the restructuring plan conforms to the reality of those regions.

En effet, nous sommes convaincus que le milieu doit donner son aval à ce plan de restructuration afin de s'assurer que la cession de l'aéroport ne constitue pas tout simplement la remise d'une coquille vide à tout cessionnaire intéressé, qu'il s'agisse d'une municipalité ou d'un organisme privé.

Je m'explique. Lorsque vous décidez de couper des services à l'aéroport de Sept–Îles ou à tout autre aéroport au Canada, et que vous ne tenez pas compte des besoins du milieu, vous risquez à ce moment–là de remettre au futur propriétaire ou au futur cessionnaire un aéroport qui ne correspond plus du tout aux besoins du milieu et qui n'est plus un outil de développement économique pour le milieu. À toutes fins pratiques, vous remettez une coquille qui est vide de tout sens de développement. C'est cela qu'on veut éviter.

• 1040

C'est pour cette raison qu'on dit devant vous aujourd'hui que le ministre doit, avant de continuer cette restructuration au cours des cinq prochaines années, s'assurer d'avoir le pouls du milieu, de le faire en collaboration avec le milieu. Le milieu est conscient qu'il faut qu'il y ait une restructuration. Le milieu est tout à fait d'accord que des ponctions doivent être effectuées.

Il faut s'asseoir et s'entendre sur le choix des fonctions, le choix des coupures qui devront être effectuées pour que cela se fasse en harmonie avec les besoins du milieu. L'aéroport de Sept–Îles est un outil de développement. Donc, il est important de s'assurer qu'au bout de cinq ans, l'outil de développement soit toujours efficace et rentable pour le futur cessionnaire.

L'absence d'informations pertinentes indique que la Chambre de commerce de Sept–Îles s'interroge sur le processus de cession de l'aéroport de Sept–Îles. En effet, nous connaissons très bien le but qui est recherché par le ministre ou le gouvernement, mais nous ne savons pas quelles seront les modalités de la cession.

À titre d'exemple, nous voudrions savoir ce qu'il arrivera des employés qui travaillent actuellement pour le ministère à l'aéroport de Sept–Îles. Le cessionnaire devra–t–il les conserver à son emploi? Qu'adviendra–t–il?

Des travaux de réfection majeurs étaient nécessaires. Ainsi, si l'on prend l'exemple de la possibilité, en l'an 2000, de devoir faire des travaux de réfection majeurs de l'ordre de 1,2 million de dollars à la toiture de l'aéroport, y aura–t–il des budgets de

[*Translation*]

real needs and intentions of the local community that wanted to take over the airport and which is very familiar with the strategic planning required to develop the City of Sept–Îles and the region.

Voilà pourquoi nous estimons qu'il faut créer un comité composé de tous les intervenants socio–économiques de notre région pour discuter des plans de restructuration préparés par la direction de l'aéroport de Sept–Îles et pour les approuver. À mon avis, un tel comité pourrait être créé pour tout aéroport canadien. Il nous faut nous assurer que les intervenants de chaque région participent à ce processus pour que le ministre soit en mesure de bien interpréter toutes les réalités de chaque ville de notre région et pour que le plan de restructuration cadre avec les réalités de ces régions.

We are convinced that the local community must endorse this restructuring plan in order to ensure that the airport transfer isn't just the handing over of an empty shell to the assignee involved, be it a municipality or a private organization.

Let me explain what I mean by that. If you decide to cut services at the Sept–Îles airport or at any other Canadian airport, and if you don't bear in mind the needs of the local community, you run the risk of giving the future owner or the future assignee an airport that no longer meets the local community's needs and that is no longer a tool for local economic development. For all practical purposes, you would be handing over an empty shell that in no way would foster development. That's what we want to avoid.

Consequently, we are appearing before you today to tell you that the minister must take the pulse of the local community and collaborate with the community before continuing this restructuring over the next five years. The local community realizes that restructuring is necessary. We completely agree that cuts are necessary.

We have to sit down and come to an agreement about the functions to be retained and the cuts that will have to be made so that the process is in keeping with the local community's needs. The Sept–Îles airport is a tool for development. Consequently, we have to ensure that after five years, this tool for development is still effective and viable for the future assignee.

The lack of relevant information has led the Chamber of Commerce of Sept–Îles to wonder about this process for transferring control of the Sept–Îles airport. Actually, we know exactly what the Minister and the government's role is, but we don't know what arrangements will be made to hand the airport over.

For example, we would like to know what will happen to the employees who are currently working for the Department at the Sept–Îles airport. Will the assignee have to keep them on? What's going to happen?

Major repairs have been necessary in the past. Let's assume that major repairs totalling 1.2 million dollars have to be done to the roof of the airport in the year 2000. Will there be any money set aside for such repairs? If there is money set aside,

[*Texte*]

prévus à cette fin? S'il y a des budgets, les sommes seront–elles suffisantes pour permettre la réalisation de tous ces travaux? Ce sont des cas pratiques, mais auxquels nous n'avons pas les réponses nécessaires pour évaluer si un cessionnaire est intéressé et si celui–ci peut prendre une décision éclairée.

Donc, ce que nous vous suggérons, c'est d'obtenir du ministre qu'il dépose toutes les informations, tous les documents et toutes les directives pertinentes pour permettre à toute personne intéressée d'acquérir un aéroport, l'aéroport de Sept–Iles dans notre cas, et de prendre une décision éclairée.

Actuellement, on nous dit, à toutes ces questions, que des directives sont en voie de rédaction, sont sous forme de projet. Cependant, pour nous, compte tenu qu'on a des gens, des organismes et une corporation municipale qui a manifesté un certain intérêt, il est important d'avoir le plus rapidement possible toutes ces informations, parce qu'il appert que nous ne sommes pas obligés d'attendre la fin du délai de cinq ans avant de décider si oui ou non nous sommes intéressés à obtenir la cession de l'aéroport. Le ministre aurait dû déposer toutes ces informations en même temps qu'il a présenté sa politique nationale. Je vous soumets le tout à ce niveau–là.

Quant aux tarifs aériens, la Chambre de commerce de Baie–Comeau fera une présentation dans quelques instants sur cet aspect. Nous avons fait grand état, au niveau de la politique nationale, des réductions qui sont envisagées au niveau des services offerts aux aéroports en général. Cependant, la politique ne fait aucunement état du maintien ou de l'augmentation des revenus qui sont nécessaires pour permettre au futur cessionnaire d'équilibrer son budget d'année en année.

À cet effet, nous réitérons que le 16 novembre 1994, nous avons déposé, en compagnie de plusieurs autres chambres du commerce du Québec, un mémoire sur la situation des tarifs aériens en région auprès du ministre Douglas Young. Dans ce mémoire, nous avons fait état d'une réduction substantielle, depuis les cinq dernières années, des passagers dans les aéroports régionaux, soit environ 200 000 passagers de moins dans les cinq dernières années. Et à Sept–Îles, la proportion de la réduction est de 30 p. 100, ce qui représente 50 000 passagers.

We underlined to the minister in November 1994 that for the past five years, our regional airports have been losing over 200,000 passengers. In Sept–Îles only, it's 30%, which equals roughly 50,000 passengers.

• 1045

We have underlined to the minister that over that same period of time, an increase in the cost of the tariff on a ticket has been 80%, and 57% of that 80% is strictly related to the increase of the tariffs, while 23% is related to the increase of new taxes.

Depuis les cinq dernières années, nous avons vécu une augmentation de 80 p. 100 des tarifs aériens, 57 p. 100 étant attribuables strictement à l'augmentation des tarifs des compagnies aériennes et 27 p. 100 strictement et uniquement à l'augmentation des taxes.

Dans ce contexte–là, il est important pour le ministre de nous éclairer, de nous dire comment il entend se comporter pour tout futur cessionnaire, compte tenu des possibilités pour lui d'augmenter les taxes. Une augmentation des taxes aura une

[*Traduction*]

will it be enough to have all this work done? These are practical examples, but we don't have the answers we need to these questions so that we can assess whether an assignee is interested or whether he will be in a position to make an informed decision.

Consequently, we suggest that you get an undertaking from the Minister that he will provide all the information, documents and relevant directives so that anyone who is interested in acquiring an airport, in our case the Sept–Îles airport, will be able to make an informed decision.

At present, when we ask all these questions, we're told that draft guidelines are being prepared. However, in our own case, we have people, organizations and a municipal corporation that have shown some interest, so it's important for us to receive all this information as quickly as possible, because it appears that we do not have to wait till the end of the five year period to decide whether or not we are interested in taking over the airport. The Minister should have provided all this information at the time he tabled his national policy. That's all I have to say about that particular matter.

As for airfares, the Baie–Comeau Chamber of Commerce will be making a presentation on that matter in a few moments. There has been lots of talk about the reductions that are being considered in the national policy to services provided to airports in general. However, the policy says nothing about maintaining or increasing the revenue necessary to allow the future assignee to balance his budget from year to year.

In this regard, we would like to reiterate that on November 16, 1994, we presented the Minister, Douglas Young, with a brief on airfares in the regions, along with several other Chambers of Commerce from Quebec. In the brief, we noted that over the past five years, the number of passengers travelling through regional airports has decreased substantially, by about 200,000 passengers in the past five years. There has been a 30 percent drop at the Sept–Îles airport, which amounts to 50,000 passengers.

En novembre 1994, nous avons informé le Ministre que nos aéroports régionaux ont perdu plus de 200 000 passagers depuis cinq ans. Rien qu'à Sept–Îles, la réduction est de 30 p. 100, ce qui représente 50 000 passagers.

Nous avons attiré l'attention du Ministre sur le fait que pendant cette même période, les prix des billets ont augmenté de 80 p. 100. De cette augmentation, 57 p. 100 peuvent être attribués directement à une augmentation des tarifs, tandis que 23 p. 100 sont dûs à une augmentation des taxes.

In the past five years, airfares have increased by 80%. Fifty seven percent of this increase is strictly due to higher rates, while 27% is solely due to higher taxes.

In this context, it is important for the Minister to clarify matters. He must tell us what he plans to do for any future assignee given that he does have the option of increasing taxes. A tax increase will directly affect the number of passengers

[*Text*]

influence directe sur le volume des passagers qui vont fréquenter nos aéroports et il nous sera beaucoup plus difficile d'avoir un budget équilibré. Donc, nous demandons au ministre de clarifier purement et simplement sa position à cet égard. Les cessionnaires tomberont–ils dans un guet–apens qui va les attendre annuellement si le ministre ne clarifie pas cette situation?

Nous trouvons essentiel que le ministre, le plus rapidement possible, harmonise les politiques nationales en matière de transport. Nous ne pouvons faire à la pièce des modifications à certaines politiques de transport. Nous vivons actuellement une nouvelle politique nationale sur les aéroports. Nous vivrons dans quelques mois une nouvelle politique nationale sur les ports. Nous traiterons éventuellement du transport ferroviaire et de Dieu sait quoi d'autre en matière de transport.

Dans une région comme Sept–Îles, dans une ville comme Sept–Îles, le transport est un outil de développement primordial et est important pour nous. Je pense que le même principe devrait s'appliquer dans n'importe quelle municipalité au Canada. Donc, une révision globale de toute la politique sur le transport devrait être effectuée et non pas une révision à la pièce. Cela nous évitera des imbroglios, des irritants que nous vivons depuis l'application de la nouvelle politique sur les aéroports et cela permettra à une région comme la nôtre de mieux planifier la restructuration de ces infrastructures–là.

Je vais laisser la parole à M^me^ Suzanne Parent–Bouchard, de la ville de Sept–Îles, quant à la portion du mémoire sur les aéroports.

The Chairman: With the airport side?

Mr. Brouillette: Yes.

The Chairman: Okay, that's fine.

Mme Parent–Bouchard: Mesdames et messieurs les membres du Comité permanent des transports, nous vous remercions aujourd'hui de nous recevoir et de nous entendre sur la viabilité future des aéroports canadiens.

Nous avons annexé une carte géographique qui est sommaire, mais qui explique bien la position de l'aéroport de Sept–Îles dans le cercle foncé qui se trouve à peu près à mi–chemin entre Montréal et Blanc–Sablon et encadré par Goose Bay et Gander, avec un aire vers l'Europe, vers l'est qui est accessible et qui pourrait éventuellement permettre un développement. Je voulais vous situer par rapport à la position de l'aéroport.

C'est avec méfiance que nous avons pris connaissance de la politique nationale des aéroports en août 1994, qui fut présentée durant la période des vacances, pendant que la Chambre des communes était ajournée. C'est sans consultation de la population que Transports Canada a présenté sa politique et aujourd'hui, nous ne pouvons que constater que nous sommes impliqués dans son application sans trop de possibilités d'accommodement.

Au cours des prochaines minutes, nous vous présenterons notre position sur les points suivants: la situation de l'aéroport de Sept–Îles, les effets de la politique, le développement de l'aéroport et la conclusion.

[*Translation*]

travelling through our airports, and it will be much more difficult for us to balance our budget. Consequently, we are just asking the Minister to clarify his position on this matter. Will the new airport operators face a trap that is awaiting them every year if the Minister doesn't clarify the situation?

We think that the Minister must harmonize national transportation policies as quickly as possible. We can't change transportation policy on an ad hoc basis. We are currently dealing with the new national airport policy. In a few months, we can expect a new national port policy. Eventually we'll have to deal with a new rail transport policy, and Lord knows what else.

In a region such as ours, and in a city such as Sept–Îles, transportation is an extremely important tool for development. It's important to us. I think that the same principle should apply to any other municipality in Canada. Consequently, transportation policy should be reviewed in its entirety, rather than on a piecemeal basis. That way we'll be able to avoid the mixups and the irritations that we've been experiencing ever since the new airport policy was brought in, and that way a region such as ours will be better able to plan the restructuring of these facilities.

Now I'll give the floor to Ms Suzanne Parent–Bouchard, from the city of Sept–Îles, who will speak to the part of the brief about airports.

Le président: Elle va parler des aéroports?

M. Brouillette: Oui.

Le président: D'accord, très bien.

Ms Parent–Bouchard: Ladies and gentlemen, members of the Standing Committee on Transport, we would like to thank you for inviting us today and for listening to us about the future viability of Canada's airports.

We appended a map to the brief that is rather simplified, but it does show the location of the Sept–Îles airport in the dark circle that is about half way between Montreal and Blanc–Sablon, framed by Goose Bay and Gander, along with an extension towards Europe, east words, which is accessible and which could eventually allow development. I wanted to give you an idea of the airport's location.

We first saw the national airport policy in August 1994, and our reaction was one of distrust. The policy came out during summer vacations when the House of Commons was adjourned. Transport Canada presented its policy without consulting the people, and today we can't help but observe that we are involved in its implementation without very many opportunities for compromise.

In the next few minutes, we will be presenting our position to you on the following points: the location of the Sept–Îles airport, the impact of the policy, the development of the airport and then we will have a conclusion.

[*Texte*]

L'aéroport de Sept–Îles est opéré, depuis 1945, par Transports Canada qui en a assuré le développement. C'est un aéroport régional qui constitue une escale pour la désserte de la basse et moyenne Côte–Nord et une porte d'entrée des villes nordiques de Schefferville, Wabush et Fermont, qui sont tous, en fait, des aéroports isolés.

• 1050

L'aéroport de Sept–Îles est donc un aéroport régional stratégique pour desservir aussi les grands centres que sont Québec, Montréal et Toronto. Nous croyons donc que la politique nationale des aéroports, en classifiant Sept–Îles parmi les aéroports régionaux et locaux qui pourraient être fermés s'ils ne trouvent pas preneur d'ici cinq ans, fait fausse route.

Une tour de contrôle de Transports Canada est en opération depuis 1956 et nous croyons justifié qu'elle le demeure en considérant la situation géographique stratégique de Sept–Îles. Les lignes aériennes Air Alliance et Inter Canadien et autres correspondants opèrent à Sept–Îles depuis les débuts de l'aéroport.

Quant aux effets, l'application de la politique nationale des aéroports, même si elle est prévue entre avril 1995 et avril 2000, a déjà commencé à être appliquée. Transports Canada n'avait pas encore reçu l'aval ou la position du Québec, qui avait le premier choix d'acquisition des aéroports, que déjà certaines mesures étaient prises pour éliminer les services d'urgence à notre aéroport.

Maintenant que la position du Québec est connue, les municipalités devront répondre à l'invitation de Transports Canada. C'est à prendre ou à laisser. Il n'y a aucune discussion ou négociation possible. Nous avons demandé qu'on suspende pour un certain temps l'application des mesures transitoires, mais nous n'avons reçu qu'un refus catégorique.

À titre d'exemple, nous pouvons vous démontrer l'incertitude de la politique nationale des aéroports sur les services d'intervention d'urgence qui sont appelés à disparaître. Avant la politique nationale des aéroports, le service d'interventions d'urgences était obligatoire avec équipements et personnel en devoir sept jours par semaine. C'est ce qui existait à l'aéroport de Sept–Îles.

Subitement, depuis la nuit du 13 juillet 1994, aucun service d'intervention d'urgence n'est nécessaire à l'aéroport selon les nouvelles normes. Quelqu'un a décidé quelque part que les villes dans lesquelles les aéroports sont installés doivent maintenant prendre charge du service d'intervention d'urgence et l'on nous offre pour 1$ les équipements avant le 1er avril 1995. S'il n'y a pas d'entente entre les villes et Transports Canada d'ici cette date, les équipements seront retirés de l'aéroport et envoyés en entreposage.

Nous qualifions cette approche de chantage. Examinons maintenant ce qu'il arrive d'un aéroport comme celui de Sept–Îles sans service d'intervention d'urgence, en considérant que les services d'intervention sont assurés aux aéroports canadiens qui reçoivent une moyenne, par jour, de huit mouvements d'aéronefs réguliers de passagers d'une longueur d'au moins 24 mètres.

Actuellement, à l'aéroport de Sept–Îles, des mouvements comme ceux–là ont lieu cinq fois par jour avec un F–18 de 27 mètres. Nous en concluons donc qu'une journée supplémentaire de ce transporteur ou l'addition d'un nouvel avion du même type par un autre transporteur obligerait la direction de l'aéroport ou l'acquéreur éventuel à rétablir un service d'intervention d'urgence 16 heures par jour, sept jours semaine.

[*Traduction*]

Transport Canada has operated the Sept–Îles airport since 1945. It also developed it. It's a regional airport that serves as a stopover for the lower and middle North Shore and as a gateway to northern towns such as Schefferville, Wabush and Fermont, which all have isolated airports.

The Sept–Îles airport is a strategic regional airport which also serves large centres such as Quebec, Montreal and Toronto. Therefore, we believe that the National Airports Policy, by designating Sept–Îles as a regional and local airport that could be closed down if a buyer is not found within five years, is on the wrong track.

A Transport Canada control tower has been in operation since 1956, and we believe that keeping it there is justified, considering the strategic geographical location of Sept–Îles. Air Alliance and Inter–Canadian, as well as connecting carriers, have been operating out of the Sept–Îles airport since it opened.

As to the effects, the National Airports Policy is already being implemented, even if it is scheduled to apply from April 1995 to April 2000. Transport Canada had not yet received the go ahead or Quebec's position, which was first in line to take over the airport, before certain measures were already being taken to eliminate emergency services at our airport.

Now that Quebec's position is known, municipalities will have to reply to Transport Canada's invitation. It's take it or leave it. No discussions or negociations are possible. We asked for a temporary suspension of transitional measures, but our request was categorically refused.

As an example, we can show you the uncertainty in the National Airports Policy as to the emergency response services that are to disappear. Prior to the National Airports Policy, emergency response services were mandatory, with equipment and personnel on duty seven days a week. That was the case at the Sept–Îles airport.

All of a sudden, since the night of July 13, 1994, no emergency response services are necessary at the airport according to the new standards. Someone along the line decided that the cities where the airports are located must now take charge of emergency response services and we could buy the equipment for $1 until April 1, 1995. If Transport Canada and the cities have not reached an agreement by that date, the equipment will be removed from the airport and put into storage.

This approach is blackmail. Let's take a look at what happens to an airport like the Sept–Îles airport without emergency response services, bearing in mind that emergency response services must be provided at Canadian airports which receive a daily average of eight scheduled passenger flights, where the airplane is over 24 metres long.

Currently, at the Sept–Îles airport, movements fitting that description take place five times a day with an F18 that measures 27 metres in length. We conclude therefore that an additional day of service by this carrier or the addition of a new plane of the same type by another carrier would force the airport authority or the future buyer to reestablish emergency response services 16 hours a day, seven days a week.

[*Text*]

La décision d'éliminer les services d'intervention d'urgence n'est–elle donc pas prématurée? À quoi peut s'attendre le nouvel acquéreur de l'aéroport s'il a à vivre de nombreuses situations similaires? Devra–t–il assumer les coûts de changements imprévus ou de changements possibles à une réglementation?

Quant à la position financière des aéroports, Transports Canada est pressé de les remettre dans d'autres mains. Notre municipalité, même si elle est intéressée, se doit d'analyser la situation dans son ensemble. Le plan de rationalisation du déficit de l'aéroport à zéro d'ici cinq ans doit–il être appliqué par Transports Canada ou quelqu'un d'autre?

Ce n'est pas un cadeau qui est fait aux nouveaux acquéreurs comme certains peuvent le croire. Les déficits sont lourds et une municipalité ne peut s'embarquer dans cette aventure à l'aveuglette. En effet, l'aéroport de Sept–Îles a le plus grand déficit de tous les aéroports régionaux et locaux du Canada. Le déficit est de 1,9 million de dollars, y compris les frais d'entretien et la subvention en lieu de taxes pour la ville de Sept–Îles, qui représente 190 000$ de perte.

Le nouvel acquéreur est–il pénalisé par le fait que l'aéroport est suréquipé? L'aéroport de Sept–Îles peut accueillir un million de passagers par année. Les infrastructures sont lourdes en vue des besoins, mais l'équipement est déjà en place. L'acquéreur devra–t–il assumer les frais d'entretien d'une infrastructure qui est trop importante pour ses besoins?

• 1055

Ce sont des questions qu'on se pose et qui doivent être quand même examinées d'assez près.

La rentabilité économique d'un aéroport régional pour s'autofinancer est basée sur un volume suffisant de trafic. Or, il appert que la raison pour laquelle le critère de 200 000 passagers a été retenu par Transports Canada pour devenir aéroport national est que 200 000 passagers est le minimum de volume de trafic requis pour récupérer les coûts d'exploitation et de capital.

La plupart des aéroports classifiés régionaux n'ont même pas suffisamment de volume pour récupérer les coûts d'exploitation et c'est là notre situation. Quels seront les choix qui s'offriront aux municipalités pour financer les opérations des aéroports? Les municipalités, selon la politique nationale des aéroports, devront exploiter les aéroports selon leur mérite individuel. Ce n'est pas en augmentant les charges aux usagers de plus ou moins 20$, ce qui serait d'ailleurs exorbitant, que les municipalités rentabiliseront les aéroports. Les services devront être réduits en heures d'opérations, de déneigement de piste, etc.

Le gouvernement du Québec, quant à lui, ne peut absorber l'exploitation des aéroports à cause de sa capacité financière. Les municipalités, de leur côté, n'ont pas le choix. Ont–elles une meilleure capacité financière? Au moins, nous sommes d'accord sur le principe que notre comité local devrait être responsable de l'aéroport.

Dans le processus de transfert, la date de prise en charge deviendra très importante et c'est pourquoi nous demandons de la flexibilité avant de prendre la décision finale. La ville de Sept–Îles ne veut pas prendre un aéroport qui sera devenu squelette

[*Translation*]

Was a decision to eliminate emergency response services not taken prematurely? What can the new buyer expect if he has to face a number of similar situations? Will the buyer have to assume the costs for unforseen changes or possible changes to regulations?

As to the financial situation of airports, Transport Canada is in a hurry to make this someone else's responsibility. Our municipality, even if it is interested, owes it to itself to fully analyze the situation. Who should be responsible for the rationalization plan aimed at bringing the airport's deficit down to zero in five years, Transport Canada or someone else?

We're not giving new buyers a gift, as some people may believe. The deficits are heavy, and a municipality cannot blindly embark upon this type of venture. In fact, the Sept–Îles airport has the highest deficit of all regional and local airports in Canada. The deficit is $1.9 million, including maintenance costs and the subsidy in lieu of taxes for the City of Sept–Îles, which represents a loss of $190,000.

Will the new buyer be penalized because the airport is over equipped? The Sept–Îles airport can accommodate a million passengers per year. The infrastructure exceeds the needs, but it is already in place. Will the new buyer have to assume responsibility for maintaining a facility that is too large for its needs?

These are the questions we are asking, and they must be examined rather closely.

The ability of a regional airport to be self–financing is based on a sufficient volume of traffic. It seems that Transport Canada chose to set the criteria for becoming a national airport at 200,000 passengers because that represents the minimum volume of traffic required to recover capital and operating costs.

Most airports designated as regional do not have enough volume to recover their operating costs, and that is our case. What choices will municipalities have to finance airport operating costs? According to the National Airports Policy, municipalities will have to operate airports on their individual merit. It's not by increasing user fees by more or less $20, which would be exorbitant, that municipalities will make airports profitable. Services such as operating hours and snow removal will have to be reduced.

As for the Quebec Government, it can't take over the operation of airports because it doesn't have the financial ability. Municipalities, however, don't have a choice. Are they in a better position financially? At least we agree with the principle that our local committee should be responsible for the airport.

In the transfer process, the acquisition date becomes very important, and that's why we're asking for flexibility before making the final decision. The City of Sept–Îles does not want to take over an airport that has been cut back to the bare bone

[*Texte*]

dans cinq ans, après l'opération de mise à zéro du déficit de Transports Canada. Il doit y avoir un processus qui nous permettra de faire le suivi des opérations et de faire un transfert en douceur. Comment se fera le transfert des employés mis à pied? Comment les employés qui resteront seront–ils traités? Qu'arrive–t–il des accréditations syndicales? Que se passe–t–il avec la garde et la sécurité de l'aéroport? Un nouveau plan de mesures d'urgence peut–il être établi? Quelle sera la classification de notre aéroport? Le plan d'immobilisation sera–t–il abandonné vu la situation financière du gouvernement fédéral? Telles sont quelques questions qui nous viennent à l'esprit dans la décision de prendre charge de l'aéroport, et cela nous inquiète.

Pour le développement de l'aéroport, avec la mise en application de la politique nationale des aéroports, l'aéroport de Sept–Îles prendra un nouveau visage. L'aéroport pourra–t–il remplir sa mission première d'outil de développement économique? Ce que nous constatons maintenant, c'est que la décision d'avoir un aéroport est dans nos mains. La ville de Sept–Îles peut–elle elle–même supporter financièrement cet aéroport qui a un rôle régional, qui sert à beaucoup d'intervenants de la région?

Nous habitons une région de développement des ressources et nous ne croyons pas que l'usager doit payer tous les services d'aéroport, comme le préconise la politique nationale des transports. Nous ne pouvons souscrire à ce principe de base de la politique nationale des aéroports comme nous ne pouvons souscrire à cet autre principe voulant que la sécurité et la sûreté des voyageurs constituent la principale source de préoccupation. La politique nationale des aéroports veut que le gouvernement fédéral se concentre sur le réseau national, encore un autre principe qui se moque des régions. Nous avons été complètement mis de côté dans cette politique nationale des aéroports. Notre région contribue à alimenter les aéroports régionaux d'une façon certaine, et nous insistons pour obtenir plus que la portion du plan d'immobilisation incertain prévu à la politique nationale des aéroports.

Transports Canada devra continuer à participer financièrement aux opérations des aéroports stratégiques régionaux comme il le fait pour les villes éloignées. Ne sommes–nous pas assez éloignés? Pour nous, l'aéroport est vital pour communiquer avec les grands centres, pour les besoins d'affaires, de santé ou autres.

Si nous avons le contrôle des opérations de l'aéroport, nous croyons cependant à l'avantage de pouvoir le développer vers de nouveaux marchés. Cela se fera si les décisions sont bien prises et les infrastructures, maintenues en bon état. Il ne faudra pas que tout soit liquidé et laissé à l'abandon sans prévoir pour l'avenir. Sept–Îles a déjà eu des plans de développement et nous prévoyons les remettre en marche.

Au niveau des coûts aux compagnies aériennes qui sont transférés aux passagers, nous croyons que nos citoyens ne peuvent en payer davantage. C'est pourquoi la politique nationale des aéroports, qui prévoit encore aller chercher de l'argent sur le billet du passager, n'est pas réaliste. On ne pourra pas rentabiliser des aéroports de région en augmentant le tarif sur le billet. C'est courir à l'abandon des services vitaux en région.

[*Traduction*]

in five years, after the implementation of Transport Canada's zero deficit operation. There must be a process which will enable us to keep up the operations and carry out the transfer smoothly. How will the transfer of employees who are laid–off take place? How will the remaining employees be treated? What happens to union accreditation? What will happen with airport guards and security? Can a new emergency measures plan be reestablished? What designation will our airport have? Will the capital investment plan be abandoned because of the financial situation of the federal government? These are some of the questions that come to mind in the decision to take over the airport, and they are a concern.

As to airport development, with the implementation of the National Airports Policy, the Sept–Îles airport will take on a new dimension. Will the airport be able to fulfil its primary mandate of being a tool for economic development? We've now realized that the decision to have an airport is in our hands. Can the City of Sept–Îles, on its own, financially support this airport which has a regional role and which serves various stake–holders in the region.

We live in a region devoted to developing resources and we don't believe that users should have to cover all airport costs, as is provided in the National Transportation Policy. We cannot subscribe to the basic principle of the National Airports Policy, just like we can't subscribe to the other assumption that the safety and security of passengers is a main source of concern. The National Airports Policy recommends that the federal government concentrate on the national network, another principle that ignores the regions. We have been completely neglected in this National Airports Policy. Our region feeds regional airports to a certain extent and we insist on obtaining a larger portion of the uncertain capital investment plan called for in the National Airports Policy.

Transport Canada should continue to participate financially in operating strategic regional airports, like it does for remote cities. Are we not remote enough? For us, the airport is vital for communicating with large centres, for business, health or other services.

If we have control over airport operations, we still believe in developing new markets. That will be possible if good decisions are taken and facilities are well maintained. The government can't liquidate and abandon everything without a plan for the future. Sept–Îles has already had development plans and we plan to revive them.

As to airline costs that are passed on to passengers, our citizens cannot pay more. That's why the National Airports Policy, which calls for taxing fares, is not realistic. You can't make a regional airport profitable by increasing taxes on fares. That would lead to closing down vital regional services.

[*Text*] [*Translation*]

• 1100

En conclusion, à partir du moment où un pays décide d'occuper un territoire, le gouvernement doit fournir aux habitants des moyens de communication adéquats. Le transport aérien et l'exploitation des aéroports font partie des moyens de communication essentiels au développement de notre région. Les gouvernements supérieurs doivent participer au développement des régions.

Le principe usager payeur ne peut pas s'appliquer en région. Les régions fournissent une foule de services aux grands centres et, en contrepartie, les grands centres doivent aider les régions. Le service d'aéroport est un service essentiel pour nous et un outil majeur de développement économique. Pouvons–nous même envisager une minute de ne pas avoir d'aéroport à Sept–Îles? Je ne le pense pas.

La politique nationale des aéroports, qui a été décidée unilatéralement, devrait être révisée pour inclure un volet de financement d'opérations pour les aéroports régionaux. L'argent, c'est le problème majeur de la politique nationale des aéroports. Pourquoi s'acharner à refiler le problème aux municipalités? Le gouvernement fédéral dit qu'il ne veut plus être impliqué dans les aéroports régionaux. Cela peut être une bonne idée, si on l'envisage dans une tour d'ivoire à Ottawa.

Dans nos régions, la situation est fort différente. Nous sommes persuadés que si on fouillait dans les revenus et taxes provenant des aéroports, on trouverait sûrement des montants pour aider les aéroports régionaux comme Sept–Îles. Nous n'avons qu'à regarder la taxe payée sur nos billets d'avion pour venir ici aujourd'hui pour comprendre qu'il doit y avoir de l'argent pour les aéroports régionaux et non pas seulement pour les aéroports nationaux. Les revenus des aéroports doivent rester dans le système des aéroports.

Un programme d'assistance financière spéciale pour les aéroports régionaux doit être mis en place. Les gouvernements fédéral, provincial et municipal pourraient même y participer. Un mécanisme de partage des risques financiers doit être accepté par les niveaux de gouvernement et même par l'industrie, sur une base équitable. C'est une approche que nous vous demandons de prendre en considération.

Nous espérons, mesdames et messieurs, vous avoir transmis nos préoccupations et nous croyons que des ajustements majeurs pourront être faits pour la viabilité des aéroports régionaux. En terminant, faisant aussi partie de la coalition des villes de régions, nous souscrivons pleinement aux positions et recommandations du mémoire qui vous sera présenté par les villes faisant partie de cette coalition. Merci.

The Chairman: Thank you very much to the representatives of Sept–Îles for their timely intervention. You were right on time, and that's a great help to us as well.

We'll begin our round of questioning with Mr. Guimond.

M. Guimond: J'aimerais remettre partiellement les pendules à l'heure à propos d'un commentaire que vous avez fait, monsieur Brouillette. Au Comité des transports, nous avons discuté, et lorsque le président m'a demandé à quel endroit on devait aller au Québec pour parler de l'avenir des ports et des aéroports, à titre de représentant de l'Opposition officielle et du Bloc québécois et étant moi–même un régionaliste, parce que même si je représente une

In conclusion, from the time a country decides to occupy a territory on, the government must provide citizens with adequate means of communication. Air transportation and the operation of airports are part of the means of communication which are essential to developing our region. Higher levels of government must participate in developing the regions.

The user pay principle cannot apply to regions. Regions provide a host of services to large centres, and in exchange, large centres must help the regions. Airports are an essential service for us and a major tool for economic development. Can we imagine for even a minute not having an airport in Sept–Îles? I don't think so.

The national airport policy, which was unilaterally decreed, must be reviewed to include an aspect on the financial operations of each regional airport. Money is the major problem for the national airport strategy. Why try so hard to unload this probleme on municipalities? The federal government has said that it no longer wants to be involved in regional airports. In that case it would be a good idea to build an ivory tower in Ottawa.

In our regions, the situation is very different. We're convinced that if we took a close look at revenues and taxes from airports, we would undoubtedly find money to help out regional airports like Sept–Îles. We don't have to look any farther than the tax paid on our airline tickets to come here today to understand that there must be money for regional airports and not only national airports. Airport revenues must remain in the airport system.

A special program for financially assisting regional airports must be put in place. The federal, provincial and municipal governments could all participate. A mechanism for sharing the financial risks must be accepted by all levels of government and even by industry, on an equal basis. We ask that you consider this approach.

We hope that we have passed on our concerns. We believe that major adjustments could be made for the viability of regional airports. In conclusion, as part of the *coalition des villes de régions*, we fully support the positions and recommendations in the brief that will be presented to you by the cities which make up this coalition. Thank you.

Le président: J'aimerais remercier les représentants de Sept–Îles pour leurs commentaires opportuns. Vous avez respecté le temps qui vous a été attribué, et ça nous aide énormément.

La période de questions commencera par M. Guimond.

Mr. Guimond: I'd like to set the record straight regarding a comment that you made, Mr. Brouillette. A Transport Committee had a discussion, and when the Chairman asked me what places we should visit in Quebec to discuss the future of ports and airports, as a representative of the Official Opposition and the Bloc québécois, and being a regionalist, I said it was important to hear regional voices. Although I represent a riding near Quebec, I'm originally from the Saguenay region, where I

[*Texte*]

circonscription de la région de Québec, je suis originaire du Saguenay où j'ai passé la majeure partie de ma vie, je trouvais important d'entendre la voix des régions. Et c'est pour cela qu'entre autres, le Comité siège ici, à Mont–Joli. Je veux vous remercier de votre franchise. Vos deux organismes disent tout haut ce que beaucoup de personnes pensent tout bas.

Je veux poser une petite question technique. Est–ce que vous avez des pompiers permanents à la ville de Sept–Îles? Est–ce que ce sont des pompiers permanents ou est–ce que ce sont des policiers–pompiers?

Mme Parent–Bouchard: Des policiers–pompiers.

M. Guimond: Combien est–ce qu'il y en a qui peuvent intervenir en même temps? Essayez d'y aller rapidement.

M. Blouin: Cela dépend de l'occasion. Pendant certaines périodes de la nuit, de la fin de semaine, on en a quatre. Mais c'est le minimum.

M. Guimond: Combien faudrait–il de temps aux autres policiers–pompiers et à d'autres pompiers pour intervenir? J'imagine que vous en avez d'autres sur appel, avec la pagette ou quelque chose de ce genre.

M. Blouin: Oui.

M. Guimond: Combien faudrait–il de temps pour aller à l'aéroport afin d'éteindre un incendie?

M. Blouin: De 10 à 15 minutes.

M. Guimond: De 10 à 15 minutes. Vous avez fait des tests?

M. Blouin: Pour l'incendie de bâtiment, on est assez bien préparés, mais en ce qui concerne les avions, on n'a jamais été impliqués là–dedans.

M. Guimond: Non, mais j'imagine que s'ils coupent le service le 1er avril, ils vont vous demander de l'être fortement.

M. Blouin: Lors d'une mesure d'urgence, c'est toujours prévu qu'on intervient en deuxième lieu et s'il y avait quelque chose en dehors des limites de l'aéroport, ou au–delà des pistes d'atterrissage, on interviendrait immédiatement aussi.

• 1105

M. Guimond: Hier, à Québec, les représentants syndicaux des pompiers nous ont fait état de la statistique suivante. C'est sûr que, si on prend un avion qui tombe comme cela, on arrose la ferraille, mais la majorité des accidents aériens ne surviennent pas nécessairement comme cela. Une roue n'ouvre pas un début d'incendie et, apparemment, la durée de survie dans un cockpit serait de trois minutes avant que les flammes et les gaz tuent les personnes à l'intérieur. C'est pour cette raison que les pompiers d'aéroport sont en mesure d'intervenir à l'intérieur d'une à deux minutes pour sauver des vies. Je veux vous dire que je suis parfaitement d'accord avec vous que c'est un service très important.

Je veux aussi revenir sur la question des tarifs aériens. Je vais attendre mes commentaires. Je les ai déjà faits à M. Breton qui viendra un peu plus tard. Je trouvais que la Coalition des chambres n'avait peut–être pas utilisé le bon. . . Enfin, j'y reviendrai.

[*Traduction*]

have spent most of my life. And that's one of the reasons why the committee is sitting here, in Mont–Joli. I want to thank you for being frank. Both of your organizations are openly saying what many people are thinking about.

I'd like to ask you a short technical question. Do you have permanent firefighters in Sept–Îles? Are they permanent firegfighters or are they police officers/firefighters?

Ms Parent–Bouchard: Police officers/firefighters.

Mr. Guimond: How many can be brought in at once? Try to answer quickly.

Mr. Blouin: It depends on the time. Certain periods during the night and on week ends, there are four. But that's the minimum.

Mr. Guimond: How long does it take other police officers/firefighters and other firefighters to intervene? I imagine that you have others who are on call, with pagers or something like that.

Mr. Blouin: Yes.

Mr. Guimond: How long does it take to get to the airport to put out a fire?

Mr. Blouin: 10 to 15 minutes.

Mr. Guimond: 10 to 15 minutes. Have you run tests?

Mr. Blouin: For building fires, we're quite well prepared, but as far as aircrafts are concerned, we have never been involved.

Mr. Guimond: No, but I imagine if they cut off the service on April 1st, they are going to strongly advise you to get involved.

Mr. Blouin: In the case of an emergency, we are always the second group to intervene, and if there were an incident outside the limits of the airport or the runways, we would intervene immediately as well.

Mr. Guimond: Yesterday, in Quebec, the representatives from the firefighters union gave us the following statistics. It is certain that if you take an airplane that falls like that, you would hose down the metal, but most airline accidents don't necessarily happen like that. A tire doesn't start a fire, and apparently, the survival time in the cockpit is three minutes before flames and gas kill people in the inside. That's why airport firefighters are in a position to intervene within one or two minutes to save lives. I fully agree with you that it's a very important service.

I'd also like to come back to rates. I'll hold my comments. I already brought them up with Mr. Breton who will appear a little later. I thought that the Coalition des chambres perhaps didn't use the right. . . Well, I'll come back to it.

[*Text*]

Le 22 octobre, alors que j'étais conférencier au congrès de l'Association des Gens de l'air, j'ai dit que la mise en vigueur de cette nouvelle politique nationale des aéroports allait entraîner nécessairement une hausse des tarifs aériens, notamment pour les régions. Est–ce que ma lecture de la situation est bonne? Est–ce que je fais de la chasse aux sorcières quand je parle ainsi? Parfois je me fais accuser d'en faire et quand je fais mon acte de contrition, j'en viens à me demander si j'en fais vraiment. J'aimerais l'entendre de la bouche du cheval. Quand je parle ainsi, est–ce que les régionaux me suivent?

Il ne faut pas oublier que dans les aéroports, les aéroports centraux, les gros aéroports du réseau national, Toronto, Vancouver, Edmonton, Montréal, Québec, dans une certaine mesure, les profits dégagés servaient à financer les aéroports régionaux. Dans cette nouvelle politique des aéroports, on dit qu'on va créer une société aéroportuaire locale à Québec, Montréal, Winnipeg, etc., que vous allez garder vos profits et réinvestir, comme cela s'est fait pour ADM. Les régions se retrouveraient alors sans le sou. Vous devriez donc assumer vous–même votre déficit de 1,9 million de dollars.

M. Brouillette: C'est exactement cela, et c'est pour cette raison que la ville vous parle de la notion d'utilisateur payeur. On ne peut pas en région limiter l'utilisation par les régions. Il y a aussi le fait que ce soit nous qui payions uniquement à notre région. Il faut qu'il y ait une participation des grands centres ou une autre participation financière.

D'autre part, il y aura inévitablement une réduction des services. Vous vous souviendrez qu'on continuait de prétendre, bien avant la modification de cette nouvelle politique, qu'il y avait toujours une hausse des tarifs aériens en région qui servait à financer les lignes transcontinentales et nationales. Ce que vous dites là, monsieur Guimond, pour nous, c'est clair. C'est écrit noir sur blanc dans le mémoire que nous avons présenté au ministre.

The Chairman: But let's not forget, Mr. Guimond—and it's not completely true what you said about... In regard to the big 26 airports, as I understand the national airport policy, a percentage of their profits will be delegated to a fund that would help regional airports like Sept–Îles. For example, if you have a problem with your roof you would come to the federal government, to this particular capital assistance fund, in order to draw from it on the operational side.

Mr. Guimond: But in the past—

The Chairman: Excuse me.

Mr. Brouillette: Mr. Chairman, obviously you're probably right. I don't know that—

The Chairman: It's in the policy book.

Mr. Brouillette: We've been asking those questions, sir.

The *aérogare* itself is not concerned by that, it's only the airway. We've been asking ourselves what we do if we have a problem with the roof and we are required to do $1.2 million in renovations. Where are we going to get the money? There's nothing on it yet.

The Chairman: I'm going to come back to that after my colleagues have asked their questions.

[*Translation*]

On October 22nd, when I spoke at the Association des Gens de l'air conference, I said that the coming into force of the new national airport policy would necessarily bring about an increase in rates, especially for the regions. Have I read the situation correctly? Was I on a witch hunt when I said that? Sometimes I'm accused of doing it and when I do my act of contrition, I wonder if I really do do it. I'd like to hear it from the horse's mouth. When I speak this way, do the regions follow me?

You can't forget that in large central airports, like Toronto, Vancouver, Edmonton, Montreal, and Quebec, which are part of the national airport network, to a certain extent, profits go to financing regional airports. The new national airport policy says that local airport authorities will be set up in Quebec, Montreal, Winnipeg, etc., and that they will keep their profits and reinvest them, as was done for ADM. The regions will be left penniless. You will have to assume your 1.9 million dollar deficit yourself.

Mr. Brouillette: Exactly, and that's why the city mentioned the user–pay principle. In regions, you can't limit the user. Moreover, we are alone in paying in the region. Large centres must participate where there must be some other financial participation.

In addition, services will be inevitably reduced. As you recall, well before the modification of this new policy, there were alway claims that there were rate increases in the regions in order to finance transcontinental and national lines. What you're saying, Mr. Guimond, is clear. It is in black and white in the brief we presented to the Minister.

Le président: Mais n'oublions pas, monsieur Guimond—et ce n'est pas entièrement vrai, ce que vous dites à propos de... Quant aux 26 grands aéroports, selon ma compréhension de la politique nationale des aéroports, un pourcentage des profits seront versés à un fonds qui pourrait aider les aéroports régionaux comme Sept–Îles. Par exemple, si vous avez un problème de toit, vous viendrez voir le gouvernement fédéral, dans le cadre du programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, pour en retirer de l'argent du côté des opérations.

M. Guimond: Mais par le passé...

Le président: Excusez–moi.

M. Brouillette: Monsieur le président, vous avez sans doute raison. Je ne sais pas si...

Le président: C'est dans la politique.

M. Brouillette: Nous avons déjà posé ces questions, monsieur.

L'aérogare en tant que telle n'est pas concernée, c'est uniquement la voie aérienne. Nous nous demandons ce que nous ferions si jamais nous avions un problème de toit et qu'il faille faire 1,2 million de dollars de rénovations. Où allons–nous trouver cet argent? Il n'y a toujours rien là–dessus.

Le président: J'y reviendrai une fois que mes collègues auront posé leurs questions.

[*Texte*]

Mr. Gouk.

Mr. Gouk: Thank you. I don't know where to begin with this. First of all, I agree with some of the things you're saying in concept. I think it is necessary that some portion of the money that comes from the national airports, instead of going in as profit for the government, has to go to regional airports on a shared basis.

• 1110

We've rushed into this in such a hurry that there are a lot of unanswered questions. I have unanswered questions for the airports I've been dealing with in my region.

Having said that, I agree with the concept. I agree that these have to be turned over to local governments.

You mentioned the heavy infrastructure, an overbuilt infrastructure. One of the reasons for getting it out of government hands is that government overbuilds everything.

There's a firehall on my airport, in my riding, that I watched being built. It cost $1.2 million many years ago. I happen to be a contractor, in addition to being employed on the airport. It could have been built for under $300,000 and made a tonne of money, but because of the unusual specs. . .

When we talk of the fire–fighters, there's something wrong with a system that says that a Dash 8–100 doesn't need fire–fighters, but if you put a small extension in the fuselage, suddenly it needs to have them.

Likewise, you said, in response to an inquiry from my colleague, with regard to response time and how long it takes the fire–fighters to get to the scene of a crash, that you've never had one. This perhaps suggests: why are we providing a service for something that we may need some day or maybe we won't, when it's a major expense?

These are the kinds of rationalizations that are possible for these regional and local airports, and that's something with which we're going to have to come to terms.

This can work. I've dealt with it at length with my own airports in my riding. However, we have rushed into it. There are some unanswered questions, which provides some uneasiness. I hope that in doing that you're not going to get the attitude that it can't be done. It can be done. We just have to ask the right questions and get the right answers from government.

Mme Parent–Bouchard: Lorsqu'on parle du service d'intervention d'urgence à l'aéroport de Sept–Îles, c'est que la rationalisation a impliqué immédiatement un départ en vue de l'accréditation syndicale du gouvernement du Canada pour que cela se fasse à l'intérieur de deux ans. Pour la ville de Sept–Îles, lorsqu'en juillet 1994, la politique nationale a été déposée. Il fallait qu'au gouvernement du Québec, en premier lieu, on prenne une décision pour nous autoriser, nous qui sommes une créature du gouvernement du Québec, à nous asseoir avec Transports Canada ou le gouvernement fédéral pour négocier ou pour nous entendre avec Transports Canada, ce que la municipalité ne pouvait pas faire avant les dernières élections provinciales.

[*Traduction*]

Monsieur Gouk.

M. Gouk: Merci. Je ne sais pas par où commencer. D'abord, je suis d'accord en principe avec quelques–uns des points que vous avez soulevés. Je crois qu'il est nécessaire qu'une portion de l'argent qui provient des aéroports nationaux soit partagée avec des aéroports régionaux, au lieu d'être considéré comme étant un profit pour le gouvernement.

Nous sommes lancés là–dedans avec tellement de hâte que beaucoup de questions sont restées sans réponses. J'ai des questions auxquelles on n'a pas répondu au sujet des aéroports de ma région.

Ceci étant dit, je suis d'accord en principe. Je suis d'accord qu'il faut que les gouvernements locaux prennent la relève.

Vous avez parlé d'infrastructure trop lourde et suréquipée. Une des raisons pour lesquelles on songe à enlever ce dossier au gouvernement, c'est que les gouvernements ont tendance à toujours en faire trop.

Il y a une caserne de pompier à mon aéroport, dans ma circonscription. J'étais là lorsqu'on l'a construite. Elle a coûté 1,2 million de dollars il y a plusieurs années. Il s'adonne que je suis entrepreneur en construction, ainsi qu'employé à l'aéroport. Cette caserne aurait pu être construite pour moins de 300 000$ et pourrait avoir fait beaucoup d'argent, mais à cause des plans et devis exceptionnels.

Tandis que nous parlons de pompiers, il y a quelque chose qui cloche dans le système lorsqu'on dit qu'on n'a pas besoin de pompiers pour un Dash 8–100, mais que si l'on prolonge un peu le fuselage, soudain il faut des pompiers.

En réponse à une question d'un de mes collègues concernant le temps de réaction et le temps que mettrait une équipe de pompier à se rendre sur les lieux d'un écrasement, vous avez dit que cela ne s'était jamais produit. Cela m'amène à me demander pourquoi nous fournissons un service dont nous n'aurons peut–être jamais besoin lorsque ce service est extrêmement dispendieux?

Toutes sortes de rationalisations sont possibles pour ces aéroports locaux et régionaux, et il va falloir les examiner sérieusement.

Ceci peut fonctionner. J'ai longuement traité de la question dans les aéroports dans ma circonscription. Cependant, nous nous sommes trop précipités. Plusieurs questions demeurent sans réponse, ce qui rend mal à l'aise. J'espère que vous n'allez pas adopter cette attitude que cela ne peut pas se faire. Cela peut se faire. Il s'agit de poser les bonnes questions et d'obtenir les bonnes réponses de la part du gouvernement.

Ms Parent–Bouchard: In reference to the emergency intervention service at the Sept–Îles airport, the rationalization immediately implied union accreditation by the federal government so that it could be done within two years. What this meant for the City of Sept–Îles in July 1994 when the national policy was tabled, was that the Quebec government first had to make a decision to authorize us, a creature of the provincial government, to sit down with Transport Canada or the federal government to negotiate or come to some agreement with that department, which is something the municipality could not do before the last provincial elections.

[*Text*]

Nous avons eu la réponse du ministre des Transports à la mi–décembre ou au début janvier. Présentement, à l'aéroport de Sept–Îles, il demeure un chef pompier qui est en disponibilité 24 heures sur 24, et la municipalité n'a pas encore décidé si elle prenait la charge à l'aéroport, si elle formait une corporation paramunicipale ou autre entité. La rationalisation est déjà enclenchée, mais nos policiers et pompiers ne sont pas formés encore pour assumer ce rôle au 1er avril 1995. Cela cause un problème.

Quant aux infrastructures, il faut se référer à Sept–Îles où il y a déjà eu une base militaire. À partir de la base militaire, qui était quand même assez grosse, le fédéral avait construit ses infrastructures. La base militaire qui est maintenant inexistante. Il faut vivre aussi avec le vécu. Avec 13 employés qui vont demeurer après la rationalisation, on aura besoin d'un bureau; il y aura aussi des complexes qui seront complètement fermés. Peut–on rentabiliser un aéroport à 15 minutes du centre–ville ou de la municipalité? Il n'est pas évident que des gens d'affaires qui ne sont pas dans un domaine connexe aux transports ou à la commercialisation aérienne ou autres iront à l'aéroport de Sept–Îles. Ce n'est pas évident.

Alors, on a une problématique qui doit être étudiée. Ce que la ville de Sept–Îles demande, c'est vraiment du temps et une participation avec Transports Canada. Elle veut s'asseoir à une table de travail et travailler conjointement à regarder toutes les possibilités qui peuvent être offertes. La politique est enclenchée, et nous n'avons pas de droit de regard. C'est à prendre ou à laisser.

On a même eu une réunion. Cela ferait notre affaire. On parlait du plan d'immobilisation pour les pistes. Sur cinq ans, on va peut–être être priorisés pour réparer la toiture appartenant à Transports Canada. Si le toit coule, nous serons peut–être capables d'avoir de l'argent pour le réparer. Si demain matin on prend l'aéroport, est–ce que la priorité de Transport Canada sera la même pour faire la réfection de la toiture? Ce sont des questions que l'on se pose et qui nous inquiètent par rapport au transfert.

[*Translation*]

We obtained the answer from the minister of Transport in mid December or early January. Right now, at the Sept–Îles airport, there is a fire chief on call 24 hours a day, and the municipality has not yet decided whether it would create a para–municipal corporation or some other entity if it were to take over the airport. Rationalization has already begun, but our police officers — fire fighters are not yet trained to take over this role by April 1st, 1995. This presents a problem.

With regard to infrastructure, one must refer to Sept–Îles where there used to be a military base. Starting with that military base, which was quite large, the federal government had built its infrastructure. The military base is now non existent. We have to live with what happened in the past. With the 13 employees who will remain after the rationalization, we will need an office; some complexes will also be completely closed. Can an airport that is located 15 minutes from the centre core of the municipality be cost effective? It is not at all certain that business people who are not in an area related to transportation or commercial airlines will go to the Sept–Îles airport. It is not at all certain.

Therefore, we have a problem here that must be examined further. What the City of Sept–Îles is requesting is actually time and participation with Transport Canada. It wants to sit down and work jointly in examining all the possibilities that maybe open to us. The policy has already been set in motion, and yet we have no say. It's take it or leave it.

We even had a meeting. The plan would suit us. We talked about a capital expenditure plan for the runaways. Over five years, we maybe prioritized for repairs to the roof that belongs to Transport Canada. If the roof leaks, we may be able to get money to repair it. If we take over the airport tomorrow morning, will Transport Canada place the same priority on repairing that roof? Those are the questions we have and that are of some concern to us with regard to this transfer.

• 1115

The Chairman: The question is whether Transport Canada be prepared to pay for the roof. I guess you could answer the question with another question. Is the City of Sept–Îles or the local airport authority that would be formed to run that airport prepared to go out and do the things necessary on a commercial business venture in order to gain the capital in order to make the repairs themselves?

Ms Parent–Bouchard: It's impossible.

The Chairman: I surely don't like to hear that, especially with those from the chamber of commerce sitting right beside you. Does the chamber of commerce think it's impossible?

I come from Hamilton. We have a subsidy of more than a million dollars coming to the airport in Hamilton. But at the same time, there is fat at the airport. I'm willing to bet there is fat at Sept–Îles airport that can also be trimmed back. I'm willing to bet that Sept–Îles can also go out there and work hard to try to commercialize that airport to make it work and reduce the subsidy year by year, which is what the government is going to do over the next five years.

Le président: La question est de savoir si Transports Canada serait prêt à payer pour le nouveau toit. Je suppose qu'on pourrait répondre à cette question par une autre question. Est–ce que la ville de Sept–Îles ou l'administration aéroportuaire locale qui serait formée pour administrer cet aéroport serait prête à faire ce qui est nécessaire pour toute entreprise commerciale afin d'obtenir le capital nécessaire pour pouvoir faire ces réparations elle–même?

Mme Parent–Bouchard: C'est impossible.

Le président: Je n'aime pas beaucoup entendre cela, surtout lorsque vous avez les représentants de la Chambre de commerce à côté de vous. Est–ce que la Chambre de commerce estime que c'est impossible?

Je viens de Hamilton. Nous avons une subvention de plus d'un million de dollars pour l'aéroport de Hamilton. Mais en même temps, il y a beaucoup de gras à cet aéroport. Je serais prêt à parier qu'il y a du gras également à l'aéroport de Sept–Îles qui pourrait être coupé. Je parie que Sept–Îles peut aussi faire un effort et essayer de commercialiser et rentabiliser cet aéroport afin de le faire fonctionner et de réduire la subvention d'année en année, ce qui est exactement ce que le gouvernement va essayer de faire au cours des cinq prochaines années.

[*Texte*]

Ms Parent–Bouchard: That's for the long term.

The Chairman: Let's not forget that this subsidy is not gone tomorrow, but is reduced over a term of five years. You'll have to make the determination at your airport with your local authority, the people who will run the airport in the best interest of your city, whether to take that money and put it in a roof or to put it toward fixing toilets. They're going to have to make that decision, not Transport Canada.

Mme Parent–Bouchard: Le gouvernement fédéral doit donner des priorités à tous les aéroports qui relèvent de sa compétence.Il n'y a plus d'argent au fédéral, et on nous a bien mentionné que tous les projets seront priorisés. La toiture n'a pas besoin d'être refaite demain matin, mais dans quatre ans, elle devra l'être, et ce sera l'acquéreur qui devra prévoir cela à long terme.

M. Brouillette: Pour compléter, il y a le concept du budget d'immobilisations qui sert strictement pour les pistes.

Les questions que nous posons actuellement sont très larges et demeurent sans réponse à l'heure actuelle. On vous a donné l'exemple de la toiture, parce que c'est un cas précis. On pourrait vous parler de la plomberie et d'autres aspects, mais on se rend compte que finalement, il y a une question de budget d'immobilisations lié à l'aérogare. Nous aimerions savoir s'il y aura éventuellement un fonds pour les aéroports régionaux comme le nôtre, auquel on pourra avoir accès pour effectuer des réparations.

Comme on vous l'a dit tout à l'heure, il faut revenir une petite étape en arrière. En région, on ne pourra pas s'autofinancer comme les aéroports de Hamilton ou de Montréal. On a un petit problème et on le voit à long terme.

Il y a un autre problème qu'on ne doit pas oublier, monsieur le président, et M. Gouk l'a souligné. Transports Canada a eu tendance dans certaines régions à construire deux, trois, quatre, cinq ou six fois un aérogare plus gros que la capacité requise. Nous avons une aérogare dont la capacité dépasse peut–être nos besoins.

Mais demain, monsieur le président, on veut nous céder cela et nous voulons l'exploiter comme si c'était un aéroport de dimension normale. C'est une problématique qui demeure toujours sans réponse, et même si on voulait bien faire, comme vous disiez tout à l'heure, que le milieu se prenait en main, qu'on se mettait à louer des locaux et que les passagers venaient régulièrement à l'aéroport, on aura un problème.

L'aéroport ne pourra jamais fonctionner à sa pleine capacité. C'est un aéroport de peut–être 200 000 passagers, et on nous dit qu'il a une capacité de 1 million de passagers par année. En 1992, on a eu 115 000 passagers. C'est un problème. Qu'est–ce qu'on fait de ce problème? Et nous ne sommes pas un cas d'exception. M. Gouk l'a souligné, et cela se voit ailleurs. On n'a pas de solution.

• 1120

Mme Parent–Bouchard: L'aéroport de Sept–Îles est un peu plus grand que celui de Québec. Cela vous donne une idée de l'aérogare.

The Chairman: I have some difficulty—it's a side argument that I think is just as important—in that I feel a sort of negative, defeatist attitude coming from representatives of the chamber of commerce here, especially in light of the national

[*Traduction*]

Mme Parent–Bouchard: Ça, c'est pour le long terme.

Le président: N'oublions pas que cette subvention ne disparaît pas demain matin, mais sera réduite sur une période de cinq ans. Vous allez devoir décider à votre aéroport avec vos autorités locales, c'est–à–dire les gens qui vont administrer l'aéroport dans l'intérêt de votre ville, si vous devez prendre cet argent pour réparer le toit ou les toilettes. Ce sont eux qui vont devoir prendre cette décision et non pas Transports Canada.

Ms Parent–Bouchard: The federal government must give its priorities to all the airports that come under its jurisdiction. There is no more money at the federal level, and we were told all projects will be priorized. The roof does not have to be redone tomorrow morning, but in four years it will have to be repaired, and the buyer will have to provide for that in the long term.

Mr. Brouillette: If I may add to that, there is the concept of the capital expenditure budget which is used strictly for the runways.

The questions we're currently asking are very broad and remain unanswered for the moment. We gave you the example of the roof, because that's a specific case. We could also mention the plumbing and other aspects, but we realize that in the final analysis, there is an issue of capital expenditure budgets related to the airport. We would like to know if there will eventually be a fund for regional airports like ours to which we could have access to carry out repairs.

As we said earlier, we have to take one small step back here. In the regions, we cannot become self–supporting as is the case for the airports in Hamilton or Montreal. We have a little problem and we see this in the long term.

There's another problem that mustn't be forgotten, Mr. Chairman, and Mr. Gouk pointed it out. In some regions, Transport Canada has tended to build airports two, three, four, five or even six times larger than required capacity. We have an airport whose capacity may surpass our needs.

But Mr. Chairman, the government wants to transfer this airport to us and we want to operate it as if it was a normal sized airport. This is a problem that remains unanswered and even if we wanted to proceed, as you said earlier, and if the local authorities took over, if it rented space and had passengers using the airport regularly, we'd still have a problem.

The airport will never operate at full capacity. The airport handles perhaps 200,000 passengers and we're told it has a capacity of 1 million passengers a year. In 1992, we had 115,000 passengers. That's a problem. What are we to do about it? And we're not an exceptional case. As Mr. Gouk's pointed out, this has been seen elsewhere. We don't have the solution.

Ms Parent–Bouchard: Sept–Îles' airport is somewhat bigger than Quebec city's. That gives you an idea of the size of the terminal.

Le président: Je comprends mal—ma remarque est peut–être à côté du sujet, mais elle me semble importante—que l'attitude des représentants de la Chambre de commerce locale soit si négative et défaitiste, alors que la Chambre de commerce

[*Text*]

chamber that would be directing government at all levels, including the federal government, to get a grip on its deficit, to get a grip on its debt. So we're trying to do everything possible to do that, but when we come back to the idea of having to do things that are necessary in order to make the system work that much better, we're faced with the local chamber of commerce coming to us and saying, we're not sure it can be done—

Mr. Brouillette: I'm sorry, Mr. Chairman—

The Chairman: —or we don't have the traffic to do it.

Mr. Brouillette: What I'm telling you is that the minister has applied a policy coast to coast, without any consideration for particularities of certain regions or municipalities. We're not against the fact that the minister wants to transfer the airport to the municipality, the province, or whatever group. We're just saying that in our case we are a particularity. There are some other particularities.

What we should have done is sit down together to determine how we're going to transfer those airports to the municipality or to the provincial government.

Now we're stuck to come here and tell you the problems we're facing. And you're telling me, well, I think you're not very positive toward the new policy. Obviously I'm not very positive, Mr. Chairman—

The Chairman: We could be in a debate here for another half–hour.

Mr. Brouillette: You're asking me for my opinion on it.

The Chairman: Yes. I think there are the stepping–stones to answer the questions you're asking. There is the opportunity for Sept–Îles to form the LAA, which is made up of individuals in the community.

Mr. Brouillette: Yes.

The Chairman: Then they take the next step, to go to Transport Canada and begin the process of negotiation to try to make things work at Sept–Îles, or any other airport with its particular problem.

Mr. Brouillette: But we still have—

The Chairman: Have you formed an LAA yet?

Mr. Brouillette: We still have a problem. We don't have the information we need—

The Chairman: You can form an LAA, if not a CAA. You can form an LAA—

Mr. Brouillette: We still have—

The Chairman: You can form just a group.

Mr. Brouillette: We have a group that is formed. Obviously we've been talking with the *sous–ministre adjoint*. We have seen the regional director. We have had discussions since at least last autumn.

[*Translation*]

nationale exhorte tous les paliers de gouvernement, y compris le gouvernement fédéral, à réduire leur déficit et leur dette. Nous déployons tous les efforts possibles pour ce faire, mais lorsque nous prenons les mesures nécessaires pour améliorer le système, la Chambre de commerce locale nous dit: «nous ne croyons pas que ce soit faisable. . .»

M. Brouillette: Je m'excuse, monsieur le président. . .

Le président: «. . .ou notre trafic aérien n'est pas suffisant».

M. Brouillette: Ce que je vous dis, c'est que le ministre applique la politique de façon uniforme d'un océan à l'autre, sans tenir compte des particularités des gens ou des municipalités. Nous ne nous opposons pas à ce que le ministre cède l'aéroport à la municipalité, à la province ou à qui que ce soit d'autre. Nous demandons seulement qu'on tienne compte de nos particularités, car il y a des particularités.

Il aurait fallu que tous les intéressés décident ensemble comment se ferait la cession de ces aéroports aux municipalités ou aux provinces.

Tout ce qu'il nous reste à faire, maintenant, c'est de venir vous parler de nos problèmes. Et, vous, vous me dites que mon attitude à l'égard de la nouvelle politique n'est pas très positive. Manifestement, je ne suis pas très enthousiaste, monsieur le président.

Le président: Nous pourrions poursuivre ce débat encore une demie heure.

M. Brouillette: Vous m'avez demandé mon opinion.

Le président: En effet. Nous avons, je crois, les pistes de réponse aux questions que vous avez soulevées. Sept–Îles pourrait former une administration aéroportuaire locale qui serait constituée de représentants de la collectivité.

M. Brouillette: Oui.

Le président: Puis, Sept–Îles pourrait passer à l'étape suivante, c'est–à–dire s'adresser à Transports Canada et amorcer des négociations en vue de trouver une solution pour son aéroport, comme on pourrait le faire pour tout autre aéroport qui a ses problèmes particuliers.

M. Brouillette: Un problème. . .

Le président: Avez–vous constitué une administration aéroportuaire locale?

M. Brouillette: Un problème subsiste. Nous ne disposons pas des informations dont nous avons besoin. . .

Le président: Vous pouvez constituer une administration aéroportuaire locale ou communautaire. Vous pouvez former une AAT. . .

M. Brouillette: Il n'en reste pas moins. . .

Le président: Vous pourriez aussi former simplement un groupe.

M. Brouillette: Nous avons déjà formé un groupe. Nous nous sommes entretenus avec le sous–ministre adjoint et avec le directeur régional, nous tenons des discussions depuis l'automne dernier, au moins.

[*Texte*]

What we're telling you is we don't have all the pertinent information. We still have unanswered questions. We're still asking those questions and we're still asking what we are going to do with the particularity of Sept–Îles. We want the transfer to be done, but obviously we're facing a particularity in our region. We want to think it over. We are asking those questions and submitting those particularities again and again, and we're still waiting for answers.

The Chairman: Mr. Gouk, I cut into your time. You still have another minute and a half.

Mr. Gouk: You brought up a pretty valid point. In British Columbia, for example, we have some airports that don't need snow removal at all, and we have those in the interior that do. You have different parameters. That's one of the problems.

There might be solutions. I don't know. Part of the problem that you're saying, and that I agree with, is we don't know the conditions under which you're going to take these airports over.

There are going to have to be some answers, and they're going to have to come fairly quickly because of the fact that the minister is trying to move ahead.

It's the one problem I have with the whole concept. The idea is great. It's long overdue. You should take charge of your own airport and have the primary responsibility for making it financially successful. But there has to be that transition.

You've got a unique situation with this gigantic terminal. I would suggest that, by the sound of your needs, you could build a new terminal for what it's going to cost you to repair your roof, one that's more practical for your needs.

So these are the kinds of things that are going to have to be looked at individually. I don't even know how the negotiation process works—I'm trying to find out—and I'm sitting on the committee. So I can understand your frustrations.

We are looking at that. I will take under advisement your situation, along with everyone else's. We'll try to find some answers that are going to deal with problems that you have and that many other airports have as well.

• 1125

I would very much like to receive an outline from you of specific problems you feel are unique to your airport. I will take it into consideration along with all the others I'm compiling to try to find a solution to deal with the problem.

Mr. Brouillette: Do we send a copy to you also, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes, to the committee clerk, and then it can be distributed amongst the members.

Mrs. Terrana: Are we talking only about airports right now?

The Chairman: Yes, because they're going to make their presentation on marine animals.

Mme Terrana: J'ai beaucoup de questions à poser et je comprends votre préoccupation. Je viens de Vancouver et je sais que l'aéroport fonctionne très bien maintenant. Je ne veux pas faire de comparaisons parce qu'il n'y a pas de comparaisons

[*Traduction*]

Ce que nous vous disons, c'est que nous n'avons pas toutes les informations pertinentes. Les questions restent sans réponse. Nous continuons de poser ces questions; nous voulons savoir comment on tiendra compte des particularités de Sept–Îles. Nous souhaitons la cession de l'aéroport, mais notre région est particulière. Nous voulons réfléchir à toute cette affaire. Nous continuons de répéter ces questions et de décrire nos particularités, et nous attendons toujours des réponses.

Le président: Monsieur Gouk, j'ai pris une partie de votre temps. Il vous reste encore une minute et demie.

M. Gouk: Vous avez soulevé une question pertinente. Ainsi, en Colombie–Britannique, dans certains aéroports, il n'est pas nécessaire d'enlever la neige, alors que les aéroports qui se trouvent dans les terres doivent le faire. Les paramètres diffèrent d'un endroit à l'autre, et c'est là un des problèmes.

Il y a peut–être des solutions. Je l'ignore. Je suis d'accord avec vous lorsque vous dites que, la difficulté, c'est que nous ignorons dans quelles conditions ces aéroports seront cédés.

Il faudra trouver les réponses, et ce, dans un avenir rapproché parce qu'il ne fait aucun doute que le ministre ira de l'avant.

C'est l'un des problèmes que me pose tout ce concept. Je trouve l'idée excellente. Il y a longtemps qu'on aurait dû y penser. Vous devriez pouvoir diriger votre propre aéroport et être responsable de son succès financier. Mais il faut prévoir une période de transition.

Votre situation est unique, en ce sens que votre aérogare est gigantesque. D'après ce que vous nous avez dit sur vos besoins, il me semble que la construction d'une toute nouvelle aérogare, qui correspondrait à vos besoins, ne vous coûterait pas plus cher que de réparer votre toit.

Ce sont là les genres de choses qui devront être examinées séparément. J'ignore comment se déroulent les négociations—je tente de l'apprendre—et je suis membre de ce comité. Je peux donc comprendre vos frustrations.

Nous examinons la situation. Nous tiendrons compte de vos remarques et de celles de tous les autres témoins. Nous tenterons de trouver des solutions aux difficultés que vous et bien d'auatres localités connaissent avec leurs aéroports.

J'aimerais bien que vous me fassiez parvenir un résumé de ces problèmes précis qui, d'après vous, ne concernent que votre aéroport. Je tiendrai compte de votre résumé, ainsi que des autres que je recueille, dans le but de trouver une solution au problème.

M. Brouillette: Est–ce qu'on doit vous envoyer une copie aussi, monsieur le président?

Le président: Oui, au greffier du comité qui le fera ensuite distribuer aux membres.

Mme Terrana: Nous ne parlons que des aéroports maintenant?

Le président: Oui, parce qu'ils vont faire leur présentation sur les animaux marins.

Mrs. Terrana: I have many questions to ask and I understand your concern. I come from Vancouver and I know that the airport is working quite well now. I don't want to make any comparisons because it is impossible, but I know that the

[*Text*]

possibles, mais je sais qu'une société a été formée par les grands aéroports et vous pouvez probablement la contacter parce qu'elle pourrait résoudre vos problèmes. Je crois qu'elle peut vous donner des conseils et des suggestions relativement à ce qui est arrivé. Ses membres se sont rencontrés à Toronto, il y a trois semaines. Je ne sais qui est la personne responsable, mais vous pouvez écrire à M. David Emerson, qui est le directeur général de l'aéroport de Vancouver. Il pourrait vous faire des suggestions parce que je sais qu'il rencontre souvent les directeurs des autres grands aéroports. Ils désirent aider ceux qui ont besoin d'aide avec ces suggestions.

Il est une autre chose que je voudrais dire. Si tout fonctionne comme vous le voulez et que vous obtenez les réponses positives dont vous avez besoin, pensez–vous pouvoir prendre la responsabilité de l'aéroport, comme ville?

Mme Parent–Bouchard: La municipalité ne pourrait pas, à mon avis, prendre l'aéroport comme entité municipale en vue des accréditations syndicales, et notre structure interne, une corporation paramunicipale avec des gens du milieu, des gens d'affaires, pourrait fort bien faire le travail.

J'aimerais ajouter un petit point: la ville de Sept–Îles a un budget de 33 millions de dollars par année et a une population de 25 800 habitants. Je pense qu'on doit considérer que pour une municipalité de cette envergure, rationaliser sur cinq ans un aéroport de 1,9 million de dollars déficitaire aujourd'hui, c'est tout un défi. Je voulais seulement faire le point de ce côté–là.

En plus, nous sommes un aéroport régional. Nous sommes un centre pour toutes les régions isolées des grands centres, que ce soit pour la santé, l'éducation ou autres. Nous sommes un pôle vraiment régional par rapport à des régions, et je le répète, des régions qui sont isolées de tous les coins. On pense à Fermont, Wabush, Blanc–Sablon.

Mme Terrana: Je le sais parce qu'il y a la même proportion en Colombie–Britannique, à Penticton, face à Kamloops, et à tous ces autres aéroports qui sont plus petits. Je pense quand même que je vais prendre vos suggestions en note et demander au ministre plus d'information parce que vous avez besoin de cela avant de prendre une décision et d'assumer des responsabilités qui pourraient être trop grandes pour vous.

M. Canuel (Matapédia—Matane): Je suis extrêmement fier de votre présentation. Je suis extrêmement fier également de l'écoute de mes collègues députés. On parlait tantôt de Vancouver. Vancouver est sûrement un autre problème, juste au point de vue de la neige, comme on l'a dit tantôt.

Mme Terrana: Maintenant, aujourd'hui, il neige à Vancouver. Je transfère à Victoria! Et aujourd'hui, je suis ici!

M. Canuel (Matapédia—Matane): Je veux dire qu'on a eu de la difficulté à amener la commission en région.

Cependant, ce sont tous des gens de bonne volonté qui vivent autre chose. Dans nos régions comme Mont–Joli et Sept–Îles, vous vous serrez la ceinture. Il y a les taxes municipales et scolaires, et vous êtes presque au bout. Est–ce que les municipalités pourraient prendre cela en main, s'occuper de l'aéroport et assumer le déficit? Il ne faut pas trop vous en demander.

[*Translation*]

company was set up by the major airports and you could probably get in contact with it because it could solve your problems. I think it could give you advice and suggestions concerning what has happened. Its members met three weeks ago in Toronto. I don't know who is heading it, but you can write to Mr. David Emerson, who is the Director General of the airport. He could give you some suggestions because he often meets with directors of the other major airports. With these suggestions, they mean to give help to those who need it.

There's another thing I wanted to say. If everything goes the way you wanted to and you get the positive answers you need, do you think you will be able to take responsibility for the airport, as a city?

Ms Parent–Bouchard: The municipality, in my opinion, will not be able to take the airport on as a municipal entity, because of union certifications. Our internal structure, a paramunicipal corporation made up of people in that area and business people could do the job.

I'd like to add something: the City of Sept–Îles has a 33 million dollar annual budget and a population of 25,800. I think we should remember that for a municipality of that size, streamlining over five years an airport that has a 1.9 million dollar deficit today would be quite the challenge. I just wanted to make that point.

Moreover, we are a regional airport. We are a centre for all the regions isolated from the big centres, be it in health, education or other areas. We are a truly regional pole for these regions, and I repeat that these regions are isolated from everywhere. Think of Fermont, Wabush, Blanc–Sablon.

Mrs. Terrana: I know because it's the same proportion in British Columbia, in Penticton, compared to Kamloops, and all those other smalller airports. I think I will still take down your suggestions and ask the Minister for more information because you need it before making a decision and taking on responsibilities that might be too great for you.

Mr. Canuel (Matapédia—Matane): I'm very proud of your presentation. I'm also very proud that my fellow MPs are listening. We were speaking of Vancouver. But Vancouver must be another matter, just considering snow, as we said before.

Mrs. Terrana: Right now, today, it's snowing in Vancouver. I'm transferring to Victoria! And today, I'm here!

Mr. Canuel (Matapédia—Matane): We had trouble getting the commission out to the regions.

However, they are all people acting in good will who live in another context. In regions such as Mont–Joli and Sept–Îles, you're thightening your belt. There are municipal and school taxes, and you have almost nothing left. Could the municipalities handle this, take care of the airport and take on the deficit? We shouldn't ask too much of you.

[*Texte*]

Je trouve que vous avez tellement de bonne volonté. Vous dites: Laissez–nous du temps. J'espère que le Comité et le ministre vont comprendre qu'il faut du temps. Je pense que les collègues, ici, ont une bonne oreille. Ils vous l'on dit tantôt. Et si on ne vous laissait pas du temps, ce serait dégueulasse, dans le sens que le monde régional, le monde rural, serait très mal perçu par les députés. Moi qui viens de ce monde rural et régional, je connais vos problèmes et c'est pour cela que je comprends vos peu nombreuses exigences, à savoir du temps. Tantôt, pour les gens de Mont–Joli, on réclamait 10 ans. Ce ne serait peut–être pas trop. Il faut du temps pour former un comité, etc. et ça, vous le voulez.

Si on vous donnait 10 ans, au lieu de cinq ans, au lieu de vous presser comme des citrons, est–ce que ça pourrait vous aider à vous organiser? Comme vous avez tellement de bonne volonté, vous dites que vous êtes prêts à diminuer les coûts en autant que faire se peut tout en sauvegardant la sécurité. Est–ce que ce serait un moyen qui pourrait un peu vous aider?

Mme Parent–Bouchard: Je dois vous dire que ce n'est pas nécessairement pour nous, mais cinq ans nous semblerait acceptable. C'est qu'on ne peut pas à ce moment–ci être en mesure de prendre une décision éclairée sur notre avenir collectif. On n'a pas les données du gouvernement fédéral qui nous permettraient d'examiner la structure.

Il faudrait quand même inventorier les immobilisations, aller voir dans quel état sont les structures. Est–ce que le camion à incendie fonctionne bien? Est–ce qu'on va devoir le changer au bout de quatre ans? Devrions–nous former notre service interne, par des pompiers volontaires, nous restructurer? On n'a pas à ce jour d'ouverture qui nous permettrait d'aller s'asseoir à une table, de faire le point et de vraiment s'entendre sur des procédures.

Présentement, on travaille à un comité consultatif. On a dit qu'on va faire un comité consultatif. Mais notre comité consultatif ne pourrait pas s'asseoir tout seul à une table et dire: On veut avoir un droit de regard sur ce qu'on va rationaliser et prendre une décision sur nos besoins futurs. Alors, une période de cinq ou 10 ans pourrait être acceptable dans ce sens–là.

The Chairman: Did you say you have not been able to sit down with your regional director of airports?

Ms Parent–Bouchard: We have asked a lot of questions and have had no response.

The Chairman: But have you sat down with this individual?

Ms Parent–Bouchard: Yes, we did.

The Chairman: Have you asked the questions? When did this happen?

Mme Parent–Bouchard: On a eu une réunion pas plus tard qu'en janvier avec M. Barbeau, le sous–ministre des Transports, et avec M. Lessard de Québec. Pour y avoir participé, je peux vous dire ce qui nous a été dit.

The Chairman: And you've been waiting for answers ever since.

[*Traduction*]

• 1130

You have so much good will. You say: Give us time. I hope the Committee and the Minister will understand that it takes time. I think that my colleagues, here, are listening carefully. They told you so before. If you weren't given enough time, it would be unfair, because the regions, the rural areas, would be viewed poorly by the MPs. I come from this rural and regional context, I know your problems and that's why I understand your few requirements, namely time. Before, for the people from Mont–Joli, 10 years were asked for. Maybe that's not too much. It takes time to set up a committee, etc. . . and that is what you want.

If we gave you 10 years, instead of five, instead of squeezing you like lemons, would that help you to get organized? As you are showing so much good will, you say you would cut costs as much as possible while maintaining safety. Would that be a way to help you a bit?

Ms Parent–Bouchard: I should say that it wouldn't necessarily be for us, but five years would be acceptable to us. It's just that at this point we can't make a an unlightened decision concerning our collective future. We don't have the federal government data that would make it possible to examine the structure.

We'd have to take stock of capital assets, see what shape the facilities are in. Does the fire truck work properly? Will we have to change it in four years? Should our internal service be staffed by volunteer firemen, should we restructure? We haven't had the possibility so far to sit down at the table, take stock and really agree on procedure.

We are presently working on an advisory committee. We've said we'll set up an advisory committee. But our advisory committee couldn't just sit down alone at the table and say: we want to have a say on what's to be streamlined and make a decision concerning our future needs. Therefore a period of five or 10 years could be acceptable in that respect.

Le président: Vous dites que vous n'avez pas pu vous asseoir à la table avec votre directeur régional des aéroports?

Mme Parent–Bouchard: Nous avons posé beaucoup de questions et nous n'avons pas eu de réponse.

Le président: Mais est–ce que vous avez vu cet individu?

Mme Parent–Bouchard: Oui, nous l'avons vu.

Le président: Avez–vous posé ces questions? Quand est–ce que c'est arrivé?

Ms Parent–Bouchard: We had a meeting no later than in January with Mr. Barbeau, the Deputy Minister of Transport, and with Mr. Lessard of Quebec. As I attended, I can tell you what we were told.

Le président: Et vous attendez des réponses depuis ce temps–là.

[*Text*]

Mme Parent–Bouchard: On a posé des questions. Je vais vous donner l'exemple du service d'urgence qui, pour nous, est vraiment un problème. C'est que le 1er avril, il n'y en a plus de service d'urgence. On a dit: Si on prenait comme exemple des aéroports comme Mont–Joli, qui n'avaient pas ce service de pompiers... Je veux juste faire le point.

The Chairman: I just wanted to ask you about that particular situation. I understand that.

Mme Parent–Bouchard: Oui, mais monsieur le président, il faut que je fasse le point là–dessus. À Sept–Îles, on a un service de pompiers, et à Mont–Joli, on a un service d'employés qui sont formés pour faire la prévention. Chez nous, on n'a pas ça. On enlève le service de pompiers et on ne veut pas mettre en place un service d'employés qui pourraient assurer l'intervention de première ligne avant que la ville dépêche ses pompiers. Alors, on a demandé au gouvernement fédéral de former, dans sa bâtisse, deux employés qui présentement sont là et qui pourraient assurer le service pour nous donner le temps de nous «virer de bord».

The Chairman: You may not have to train anyone. I'm sure someone from somewhere else would probably come over and do the job for you.

Mme Parent–Bouchard: On a eu une réponse négative.

M. Blouin: Est–ce que je peux intervenir?

Mr. Gouk: The idea is to multi–role people, not bring more in.

The Chairman: That's what I mean; move them over.

M. Blouin: On a demandé qu'on suspende tous les mécanismes d'application de la politique nationale. Cela nous a été refusé, et on a insisté, en donnant des exemples. Je peux vous dire qu'ils ont diminué le service d'intervention d'urgence. Ils avaient aussi décidé de ne plus entretenir une piste, de cesser le nettoyage de la neige sur une piste, et beaucoup d'autres choses de ce genre, tout de suite, pour réduire le déficit de 20 p. 100 par année, pendant les cinq prochaines années. Actuellement, il y a 33 employés. Le personnel, après cinq ans, sera réduit à 13 ou 12 employés.

• 1135

C'est toute l'attitude et le comportement vis–à–vis de l'administration de l'aéroport pendant les cinq prochaines années qui nous inquiètent. Qu'est–ce qu'on va prendre si nous, à la municipalité, nous décidons de prendre, dans cinq ans, l'aéroport? Qu'est–ce que ce sera? Est–ce que ce sera seulement un squelette et est–ce qu'on aura repavé une piste sur trois, sur une largeur de 150 pieds au lieu de 200? Est–ce qu'on aura pris toutes sortes de décisions comme celles–là?

Attendez avant d'appliquer la politique. Nous déciderons quelque chose et nous pourrons faire participer aux décisions qui viendront. Il s'agit du mécanisme d'application de la politique. C'est commencé malgré nous et malgré tout le monde. Transports Canada est pressé. C'est à prendre ou à laisser, et immédiatement. C'est la solution qu'ils préconisent: céder les aéroports le plus rapidement possible pour couper le déficit. C'est une question d'argent.

[*Translation*]

Ms Parent–Bouchard: We asked questions. Take for example the emergency service which, perhaps for us, is really a problem. As of the 1st of April, there will be no more emergency service. We said: If you take for instance airports such as Mont–Joli, which didn't have this firefighting service... I just want to make that point.

Le président: Je voulais simplement vous demander ce que vous pensiez de cette situation en particulier. Je comprends.

Ms Parent–Bouchard: Yes but, Mr. Chairman, I think I should bring it up. In Sept–Îles, there are firefighters, and in Mont–Joli, there are employees trained in prevention. We don't have that. We take out the firefighters and we don't want to put in employees who could do front line work before the city sends in its firefighters. So we ask the federal government to train, in its building, two employees who are already there and who could ensure service and give us the time to "turn around".

Le président: Il se peut que vous n'ayez pas à former qui que ce soit. Je suis certain qu'il y a quelqu'un d'ailleurs qui pourrait venir travailler pour vous.

Ms Parent–Bouchard: We had a negative response.

Mr. Blouin: May I say something?

M. Gouk: L'idée, c'est d'avoir des gens qui jouent plusieurs rôles et non d'en faire venir d'autres.

Le président: C'est ce que je veux dire; les déplacer.

Mr. Blouin: We ask that the compliance measures of the national policy be suspended. We were refused, and we insisted, giving examples. I can say that they cut the emergency service. They also decided not to maintain an air strip, to stop cleaning snow from an air strip, and other such things, right away, to cut the deficit from 20% a year over the next five years. There are presently 33 employees. Over five years, the staff will be cut to 13 or 12 employees.

What worries us is the attitude and behaviour towards the airport authority over the next five years. What will we end up with if we, the municipality, decide to take over the airport in five years? What will it be like? Will there only be a skeleton left and will only one air strip out of three have been repaved, 150 feet wide instead of 200? Will this type of decision have been made?

Wait before implementing the policy. We will decide something and we will be able to take part in the next decisions. It has to do with how you implement the policy. It has started despite us and despite everybody. Transport Canada is in a hurry. Take it or leave it, and right now. That is their solution: dispose of the airport as quickly as possible, to cut the deficit. It is a matter of money.

[*Texte*]

Pour nous, en région, il sera pratiquement impossible de rentabiliser cela à moins d'opérer en coupant de façon draconienne.

The Chairman: Therein lies the dilemma. We understand your situation, but then you understand our situation. Canadian taxpayers can't be expected to continually subsidize an airport of that magnitude when the traffic figures are down. Obviously there has to be a compromise somewhere between the two.

M. Blouin: Il peut y avoir un compromis, monsieur le président.

The Chairman: Canadian taxpayers can't be expected to continually subsidize an airport that the numbers don't justify to be that big.

Mr. Brouillette: We have submitted a compromise for the moment. We're saying—

The Chairman: And I'm sure that—

Mr. Brouillette: We're saying if you want to make cuts over the next five years, it's all right with us. But let's make sure that the cuts that are going to be done are agreed by the socio–economic interveners. Let's make sure that

les gens de la région de Sept–Îles sont d'accord avec ces coupures–là. Nous avons pris le SIU comme exemple et je ne veux pas revenir là–dessus. On aurait pu décider de couper les agents de sécurité et de garder le SIU, mais on ne nous a pas donné cette possibilité. On savait qu'il fallait couper l'équivalent de plus ou moins 300 000 $. On aurait pu arriver avec une autre solution pour couper 300 000$ dans le budget. C'est le compromis que nous sommes prêts à faire, monsieur le président.

The Chairman: We'll begin now the marine—

M. Blouin: Est–ce que je peux faire un dernier commentaire sur les tarifs aériens? Pour nous, Sept–Îles—Montréal, lorsqu'on prend le billet à la dernière minute, c'est 700$. C'est plus cher que Sept–Îles—Paris. C'est la même chose pour trois jours à l'avance: 622$ incluant les taxes. C'est 100$ de taxes, dont 33$ pour la taxe d'aéroport.

The Chairman: Thank you, Mr. Blouin.

Who would like to begin the marine? Ms Parent–Bouchard, please.

Mme Parent–Bouchard: Le mémoire de la ville de Sept–Îles sur les questions maritimes est très bref.

Monsieur le président, nous osons croire que cette consultation ne fait que précéder une politique nationale qui sera adaptée à notre région et que nous ne ferons pas face à une politique mur à mur comme celle des aéroports, sans qu'on tienne compte des spécificités régionales.

Le premier quai public, qu'on appelle aujourd'hui le Vieux quai, fut construit en 1908. Il fut modernisé en 1982. Ce fut et c'est encore le témoin du petit village incorporé en 1895 et devenu ville en 1951. La ville de Sept–Îles est une ville avec le titre de municipalité depuis seulement 1951. En 1950, la Minière IOC, en même temps qu'elle fait construire un chemin de fer devant Sept–Îles à Schefferville, fait aussi construire le premier grand quai à la Pointe de l'Est ou Pointe–aux–Basques.

Dans le même secteur, à peu près en même temps, le gouvernement fédéral a fait construire des quais pour le transport en général et le transport des passagers, les quais de Pointe–aux–Basques et Monseigneur–Blanche. En 1962, une

[*Traduction*]

For us, in the regions, it would be almost impossible to make money without drastic spending cuts.

Le président: Voilà le hic. Nous comprenons votre situation, mais vous comprenez notre situation. On ne peut pas s'attendre à ce que le contribuable canadien subventionne toujours un aéroport de cette grandeur lorsque le taux de circulation baisse. De toute évidence, il faut trouver un compromis entre les deux.

Mr. Blouin: There could be a compromise, Mr. Chairman.

Le président: On ne peut pas s'attendre à ce que le contribuable canadien subventionne toujours un aéroport dont la grandeur n'est pas justifiée par les chiffres.

M. Brouillette: Nous vous avons soumis un compromis pour l'instant. Nous y indiquons. . .

Le président: Je suis certain que. . .

M. Brouillette: Nous y indiquons que si vous voulez effectuer des compressions au cours des cinq prochaines années, nous sommes d'accord. Mais assurons–nous que les intervenants socio–économiques sont d'accord avec ces compressions, assurons–nous que

the people of the Sept–Îles area agree with those cuts. We took the SIU as an example and I don't want to come back to that. We could have decided to cut the security guards and keep the SIU, but we were not given that choice. We knew we had to cut the equivalent of $300,000, more or less. We could have come up with another solution for cutting $300,000 from the budget. That is the compromise we are willing to make, Mr. Chairman.

Le président: Passons maintenant aux questions maritimes. . .

Mr. Blouin: Can I make a last comment on air fare? For us, Sept–Îles—Montreal, when we get the ticket at the last minute, that's $700. It is more expansive than Sept–Îles—Paris. It is the same thing three days in advance: $622, including tax. That is $100 of taxes, of which $33 are for the airport tax.

Le président: Merci, monsieur Blouin.

Qui veut commencer la présentation sur les questions maritimes? Madame Parent–Bouchard, s'il vous plaît.

Ms Parent–Bouchard: The city of Sept–Îles' brief on marine matters is quite short.

Mr. Chairman, we hope that this consultation is only the beginning of a national policy that will be fitted to our region and that we won't have to deal with a wall to wall policy, such as the airport policy, that does not take into account specific regional factors.

The first public dock, that we call the old dock today, was built in 1908. It was modernized in 1982. It was and is still a witness to the little village incorporated in 1895, which became a city in 1951. The city of Sept–Îles has only been a municipality since 1951. In 1950, the IOC Mining Company, at the same time as it built a rail line from Sept–Îles to Schefferville, also built the first big dock at la Pointe de l'Est or Pointe–aux–Basques.

In the same sector, at about the same time, the federal government built docks for general transportation and passenger transportation, as well as the docks at Pointe–aux–Basques and Monseigneur–Blanche. In 1962, another company, Mines

[*Text*]

autre compagnie, Mines Wabush, construit à son tour un important quai à Pointe–Noire et, en 1983, débute la réalisation de la première phase du quai de La Relance, qui fut inauguré en 1986.

Le développement: Étant donné la géographie du Canada, chaque port local devrait être autonome pour ce qui est de son administration et de son exploitation.

[*Translation*]

Wabush, built an important dock at Pointe–Noire and, in 1983, started up the first phase of La Relance dock, that was inaugurated in 1986.

Exposition: given Canada's geography, each local port should be independent, as far as its administration and operations are concerned.

• 1140

Le port de Sept–Îles a une importance nationale. Ouvert à l'année longue, il se situe au premier plan de l'activité économique en matière de tonnage. Le port de Sept–Îles est le deuxième port le plus important après Vancouver. D'ailleurs, les ports de Vancouver et de Sept–Îles sont jumelés par alliance entre villes. C'est un point d'information.

Le port est viable sur le plan financier et sa situation financière s'est solidifiée par l'implantation de l'aluminerie Alouette incorporée au quai de La Relance. Le milieu est prêt à prendre en main la gestion du port de Sept–Îles par le biais d'une société de port locale.

Il nous faut aujourd'hui des administrations portuaires dynamiques ayant des conseils d'administration davantage axés sur le modèle des entreprises qui chercheront à augmenter leur achalandage par un marketing dynamique et proactif. Ce type d'administration est contraire à l'idée d'un contrôle central sur les ports locaux. Le contexte moderne exige de la souplesse dans l'administration des ports. S'ils veulent rester concurrentiels dans le contexte nord–américain des transports, qui évolue rapidement, les ports du Canada doivent être structurés d'une manière rationnelle et comme des entreprises commerciales.

Grâce à la création d'une société portuaire locale, la ville de Sept–Îles et la région assureront son développement. Une société de port locale aurait de nombreaux avantages: une plus grande autonomie locale, plus de souplesse dans la planification et l'exploitation, des frais administratifs généraux réduits, la possibilité de réinvestir les bénéfices dans sa propre activité portuaire, augmenter le nombre de gens d'affaires au sein de son conseil d'administration, un fardeau fiscal réduit et de nouvelles possibilités de trouver d'autres investisseurs que le gouvernement d'Ottawa.

Si l'on se place du côté du gouvernement fédéral, cette possibilité réduirait la nécessité d'une surveillance étroite et éliminerait dans une certaine mesure la possibilité d'utiliser le port de Sept–Îles pour financer des projets politiquement rentables mais non viables. La société portuaire locale devrait s'autofinancer.

En terminant, si nous voulons relever le défi actuel et futur de la concurrence, il faut une grande rationalisation et une plus grand commercialisation des ports du Canada.

La ville de Sept–Îles comprend que la garde côtière est aussi en restructuration de ses services à l'industrie et aux transporteurs en général. Il faudra bien analyser le tout afin que la facture ne soit pas refilée à nos grandes entreprises qui ont déjà un lourd fardeau fiscal à porter.

The Port of Sept–Îles is of national importance. Open all year round, it is among the first in economic activity as far as tonnage is concerned. The Port of Sept–Îles is the second biggest after Vancouver. Moreover, the ports of Vancouver and Sept–Îles are twinned through the link between the two cities. That is for your information.

The port is financially viable and its financial situation was strenghtened thanks to the setting up of the Alouette aluminum works incorporated at La Relance dock. We will deal with the management of the port of Sept–Îles by setting up a local port corporation.

What we need today are dynamic port authorities with boards of directors more oriented towards the business model, who will try to increase the traffic through dynamic and proactive marketing. This type of administration is the opposite of central control of local ports. The context today means there must be more flexibility in port administration. If they want to compete in the North–American transport context, which is changing quickly, the ports of Canada must be set up rationally, like private businesses.

With the setting up of the local port corporation, the city of Sept–Îles and the region will ensure its development. There would be many advantages to a local port corporation: greater local independance, more flexibility in planning and operations, lower administrative overhead costs, the possibility of reinvesting profits in its own port activity, increasing the number of business people on its boards of directors, a reduced tax burden and new ways of finding investors other than the government in Ottawa.

Putting the federal government aside, this possibility would reduce the need for strict supervision and to a certain point eliminate the possibility of using the port of Sept–Îles to finance politically viable projects that aren't financially viable. The local port corporation should be self–supporting.

To conclude, if we want to meet the present and future challenge of competition, there will have to be more streamlining and a greater commercialization of the ports of Canada.

The city of Sept–Îles understands that the Coastguard is also restructuring its services to industry and carries in general. A careful analysis must be carried out so that the bill is not passed on to our big businesses which already have a heavy tax burden to bear.

[*Texte*]

Il faudra juger de ce qui est essentiel et maintenir un service adéquat en tenant compte du fait que la région possède de multiple infrastructures portuaires qui nécessitent les services de la Garde côtière. Nous sommes d'avis que les services actuels déjà existants à Sept–Îles doivent être maintenus, et il est à se demander jusqu'où va la rationalisation lorsqu'il s'agit d'un service public dont la clientèle augmente au lieu de diminuer.

En 1993, plus de 700 navires sont venus charger ou décharger à Sept–Îles. Avec la venue de l'aluminerie Alouette, plusieurs navires se sont ajoutés. La réouverture de l'usine Cascades, devenue Uniforêt, apportera sans aucun doute un surplus de transport à la région de Sept–Îles.

Avec plus de 600 bateaux de la flotte de la marine marchande qui ont ancré dans la baie de Sept–Îles en 1993, des bateaux de pêcheurs, de plaisance, qui dépassent 200 unités, comment peut–on songer au déménagement d'un service de radio déjà existant, alors que la grande masse de trafic se fait à Sept–Îles?

Il faut tenir compte dans votre rationalisation de l'achalandage, et Sept–Îles, à ce titre, doit assurer le service à au moins 800 utilisateurs. De plus, il faudra regarder les avantages à maintenir le service dans la région de Sept–Îles avant d'envisager une restructuration qui pourrait être encore plus coûteuse.

Le port de Sept–Îles, par sa position stratégique, peut encore se développer, et il faut faire très attention de ne pas diriger les cargos vers les ports américains si une surtaxe était instaurée. La tarification de la Garde côtière devra tenir compte de ce facteur, pour permettre un développement face à nos concurrents.

Dans les mains d'un consortium privé, serons–nous capables d'être compétitifs avec les ports américains concurrentiels? Tel que mentionné, le port de Sept–Îles est un outil de développement de première ligne et, contrairement à l'aéroport de Sept–Îles, il est économiquement viable. Si on met à notre portée une prise en charge par le milieu, par une société de port locale, le développement régional ne s'en portera que mieux.

La ville de Sept–Îles est prête à s'impliquer pour aider à mettre sur pied cette société par le biais de ses gens d'affaire, directement impliqués dans le transport maritime. Merci.

The Chairman: Thank you, Ms Parent–Bouchard.

• 1145

M. Brouillette: Madame Terrana, vous savez que maintenant Vancouver et Sept–Îles sont jumelés. Je vais faire plaisir à M. le président en lui disant que la Chambre de commerce de Sept–Îles oeuvre dans ce dossier depuis maintenant plus de deux ans et que nous nous apprêtons à déposer officiellement auprès du ministre une demande officielle de création d'une société portuaire locale.

L'automne dernier, nous avons avisé le ministre que nous allions déposer ce mémoire pour les fins de notre demande et ce, même si une nouvelle politique nationale sur les ports devrait être déposée, probablement au mois de juin. Le milieu a été dûment consulté. Les entreprises majeures qui sont les principaux utilisateurs, soit les compagnies minières IOC, Wabush et Alouette, et les autres intervenants socio–économiques nous ont donné leur aval. Il est important de le

[*Traduction*]

What is essential must be decided on, and adequate service must be maintained taking into account the fact that the region has many port installations which require the coastguard's services. We think that the present services at Sept–Îles should be maintained, and wonder how much streamlining should occur when dealing with a public service whose customer base is increasing rather than decreasing.

In 1993, over 700 ships loaded or unloaded at Sept–Îles. With the coming of the Alouette aluminum works, many ships were added. The reopening of the Cascades plants, which is now Uniforêt, will no doubt lead to surplus tranport in the Sept–Îles region.

With over 600 ships from the merchant marine fleet anchored in the Bay of Sept–Îles in 1993, fishing boats, pleasure boats, over 200 units, how can we think of moving the present radio service, when most of the traffic comes through Sept–Îles?

When streamlining you must remember traffic, and Sept–Îles, on that level, provides service to at least 800 users. Moreover, we must look at the advantages of keeping service in the Sept–Îles region before thinking of restructuring that could be even more costly.

The port of Sept–Îles, given it strategic position, can still be developped, and we must be very careful not to send cargoes off to American ports by introducing a surtax. In fixing a price scale, the coastguard should take that factor into account, so we can develop despite our competitors.

We were in the hands of a private consortium, would we be able to compete with American ports? As mentioned, the port of Sept–Îles is a first rank tool for development and, unlike the Sept–Îles airport, it is economically viable. If local people are allowed to take it over, thanks to a local port corporation, regional development will be greatly helped.

The city of Sept–Îles is ready to get involved by helping set up this corporation with business people who are directly involved in marine transport.

Le président: Merci, madame Parent–Bouchard.

Mr. Brouillette: As you know, Ms Terrana, Vancouver and Sept–Îles have been twinned. I will please the Chairman by telling him that the Sept–Îles Chamber of Commerce has been working on this issue for over two years now, and that we are almost ready to table an official request with the Minister for the creation of a local port corporation.

Last fall, we informed the Minister that we would be presenting this brief to support our request, even if a new port policy were to be presented, probably in June. The proper community consultations have been carried out. The major companies, which are the main users of the port—that is, the mining companies, IOC, Wabush and Alouette—and other socio–economic groups have all given us their approval. It is important to emphasize this fact. We would like the minister to

[*Text*]

souligner et nous voudrions que le ministre prenne note de notre demande afin d'insérer dans cette nouvelle politique la création d'une société portuaire locale à Sept–Îles. Je demanderais à M. Lévesque de vous exposer davantage la situation du port de Sept–Îles pour la création d'une société portuaire locale.

J'aurais cependant un dernier commentaire à faire en ce qui a trait à la Voie maritime du Saint–Laurent. Pour nous, il est très important que la question du pilotage sur la Voie maritime soit révisée en profondeur. Il s'agit d'un monopole qui n'est pas indispensable. Nous avons plusieurs capitaines de laquiers qui ont l'expérience actuellement pour naviguer sur les eaux du Saint–Laurent et qui pourraient permettre à nos entreprises qui utilisent le port de Sept–Îles d'être plus compétitives et plus rentables.

S'ils n'étaient pas obligés d'utiliser ces services de pilotage, nous pourrions avoir des bateaux qui quitteraient le port de Sept–Îles, qui emprunteraient la Voie maritime jusqu'aux Grands Lacs, qui amèneraient des chargements de boulettes et qui pourraient revenir par les Grands Lacs et la Voie maritime au port de Sept–Îles avec du charbon, lequel pourrait être entreposé au port de Sept–Îles et ensuite dirigé vers l'Europe ou les Amériques. Cette situation est une problématique qui freine le développement maritime du port de Sept–Îles. Donc, j'aimerais attirer votre attention là–dessus. Je demanderais à M. Lévesque de compléter l'exposé sur la demande d'une société portuaire locale. Merci.

Mr. G. Lévesque: You have in your documents three pages of sketches showing how the Port of Sept–Îles is laid out. Sept–Îles is located about 900 kilometres east of Montreal, and the Port of Sept–Îles is a national port open year–round, with a depth of water of 30 or 40 metres.

This is a national harbour and we can split it into two sections: the municipal area, side A, and the industrial area, side B. You have a description on those two other pages of the installations.

Vous avez aussi un autre document qui fait partie de la présentation. Je n'ai pas l'intention de le lire. Nous allons le feuilleter et je vais attirer votre attention sur certains points.

Comme vous le savez, au Canada, nous avons différentes structures portuaires, dont des commissions portuaires comme le port de Toronto et des ports gérés par Transports Canada comme Baie–Comeau, Matane et Sorel. Nous avons des ports qui appartiennent à la province de Québec, tels que Bécancour et Valleyfield.

• 1150

Nous avons également des ports privés. Dans notre région, le port privé à une signification importante puisque nous avons de grandes installations qui sont considérées comme ports privés. Nous parlons du port de Port–Cartier, qui est un port totalement privé, et des installations portuaires du port de Sept–Îles en ce qui a trait à la compagnie minière IOC et aux Mines Wabush qui sont privées.

Nous avons la structure que l'on connaît plus en profondeur, c'est–à–dire la Société canadienne des ports qui regroupe différents ports, certains constitués en autorités portuaires locales comme à Vancouver, Montréal, Québec et ailleurs, et les ports non constitués qui relèvent encore de l'autorité de Ports Canada, dont les ports de Sept–Îles, Trois–Rivières, Baie–des–Ha!–Ha! font partie.

[*Translation*]

take note of our request and include the creation of a local port corporation in Sept–Îles in the new port policy. I will be asking Mr. Lévesque to give you more information about the Port of Sept–Îles and the creation of a local port corporation there.

However, I would like to make one final comment regarding the St. Lawrence Seaway. It is very important for us that the issue of pilotage on the Seaway be reviewed thoroughly. The pilotage authority is a monopoly that is not essential. There are a number of lakers with the experience they need at the moment to navigate the St. Lawrence. This would enable our companies using the Port of Sept–Îles to be more competitive and profitable.

If they were not required to use these pilotage services, we could have ships leave the Port of Sept–Îles, follow the Seaway to the Great Lakes, with loads of pellets, and which could come back through the Great Lakes and the Seaway to the Port of Sept–Îles with coal. The coal could then be stored at the port for later shipment to Europe and North and South Americas. The pilotage problem is hampering the development of the Port of Sept–Îles. So I would like to draw it to your attention. I will now ask Mr. Lévesque to complete our presentation in support of our request for the creation of a local port corporation. Thank you.

M. G. Lévesque: Vous trouverez dans les documents trois pages de croquis qui montrent la configuration du port de Sept–Îles. Sept–Îles se trouve à 900 kilomètres à l'est de Montréal et le port de Sept–Îles est un port national qui est ouvert toute l'année. La profondeur de l'eau est de 30 ou 40 mètres.

Il s'agit d'un port national qui peut être divisé en deux parties: la zone municipale, le côté A, et la zone industrielle, le côté B. Vous trouverez une description des installations sur les deux autres pages.

There is another document that is part of our presentation as well. I do not intend to read it. I will go through it, and highlight a few points.

As you know, there are different types of port structures in Canada, including harbour commissions, such as the Toronto Harbour Commission, and ports that are run by Transport Canada such as the ones at Baie–Comeau, Matane and Sorel. There are also ports which belong to Quebec, such as the ones at Bécancour and Valleyfield.

We also have private ports. In our area, private ports have an important significance, because we have some major facilities which are considered private ports. We're thinking of the Port–Cartier, which is totally private, and port facilities at the Port of Sept–Îles, as regards to the IOC mining company and Wabush Mines. These facilities are private.

In addition, there is the Canada Ports Corporation's structure, with which we are more familiar. It is made up of various ports, some of which are local port corporations, such as the one in Vancouver, Montreal, Quebec City and elsewhere, and other ports that still come under Ports Canada, including Sept–Îles, Trois–Rivières, Baie–des–Ha!–Ha!.

[*Texte*]

À la page 2 du document explicatif, si l'on situe le port de Sept–Îles au niveau des ports québécois, on verra, en prenant les statistiques de 1992, que le port de Sept–Îles a manutentionné au–delà de 19 millions de tonnes de produits. Si l'on compare cela aux produits manutentionnés dans les ports comme Québec et Montréal, on peut se rendre compte que le port de Sept–Îles occupe une place importante en termes de tonnage manutentionné.

Si on prend une vue plus large de la région de Sept–Îles et qu'on englobe la région de Port–Cartier,—cette dernière est située à environ 50 kilomètres à l'ouest de Sept–Îles—, on se rend compte que Port–Cartier, en 1992, a manutentionné 21 millions de tonnes de produits.

Donc, si on veut parler région et que l'on amalgame les produits manutentionnés à Sept–Îles et à Port–Cartier, soit plus de 40 millions de tonnes sur les 94 millions de tonnes manutentionnées au Québec, on peut comprendre l'importance de la région Sept–Îles, en termes de manutention de produits.

À la page 3, nous avons fait une analyse sommaire de la manutention qui est effectuée dans les ports constitués en autorités portuaires locales tels qu'Halifax, Montréal, Prince Rupert, Québec, Saint–Jean, St. John's et Vancouver. On peut se rendre compte que le port de Vancouver prend une part très importante, les autres ports manutentionnant 13, 14 ou 15 millions de tonnes par année.

Lorsqu'on examine les ports divisionnaires ou les ports qui sont sous la responsabilité de Ports Canada, tels que Belledune, Churchill, Port Colborne, Prescott, Port Saguenay, Sept–Îles, Trois–Rivières et Ridley Terminals, on se rend compte que le port de Sept–Îles fait bande à part en termes de tonnage manutentionné. En 1991, 22 millions de tonnes et en 1992, 19 millions de tonnes de produits manutentionnés sont passés par le port de Sept–Îles.

On ne peut comparer les 17 millions de tonnes de produits manutentionnés au port de Montréal avec les 20 ou 21 millions de tonnes manutentionnées au port de Sept–Îles parce que l'on parle de produits différents.

Dans le port de Sept–Îles, il s'agit beaucoup de manutention de produits en vrac, tels le minerai de fer, le charbon et, tout récemment, depuis un an, l'alumine et le coke qui servent à la fabrication de lingots d'aluminium. À titre d'exemple, en 1991, 7 millions de tonnes de minerai de fer, 300 000 tonnes de produits pétroliers et 70 000 tonnes de marchandises diverses sous forme de conteneurs ont été manutentionnées.

Donc, vous voyez très bien la grosse différence qu'il y a dans le cas des produits en vrac, tels le minerai de fer et le charbon. En 1993, 400 000 tonnes de charbon ont été manutentionnées et, actuellement, depuis l'ouverture de l'aluminerie Alouette, il y a environ 700 000 tonnes d'alumine, de coke ou de lingots d'aluminium.

• 1155

Donc, notre vocation est vraiment au niveau de la grosse industrie et de la manutention en vrac.

[*Traduction*]

On page 2 of the text, we see how the Port of Sept–Îles compares to other ports in Quebec. Taking the figures for 1992, we see that the port of Sept–Îles handled over 19 million tons of cargo. If we compare that figure to the amount of cargo handled in ports such as Quebec City and Montreal, we can see that the Port of Sept–Îles does occupy an important position in terms of the tonnage of cargo handled.

If we take a broader view of the Sept–Îles region and include the area around Port–Cartier—which is located approximately 50 kilometres west of Sept–Îles—we see that in 1992, Port–Cartier handled 21 million tons of cargo.

So if we combine figures for cargo handled in Sept–Îles and Port–Cartier, we get over 40 million tons, compared to the total of 94 million tons of cargo handled in Quebec. This gives us a good idea of the importance of the Sept–Îles region as regards to cargo handling.

On page 3, we present a brief analysis of handling activities in ports set up with local port authorities such as Halifax, Montreal, Prince Rupert, Quebec City, St. John, St. John's and Vancouver. We see that the Port of Vancouver accounts for a very large share of the total, while other ports handle about 13, 14 or 15 million tons of cargo a year.

When we look at the figures for ports administered on the divisional basis, where ports come under the authority of Ports Canada, such as those in Belledune, Churchill, Port Colborne, Prescott, Port Saguenay, Sept–Îles, Trois–Rivières and Ridley Terminals, we find that the Port of Sept–Îles is in a league by itself in terms of tonnage handled. The figures for the number of tons of cargo that went through the Port of Sept–Îles were 22 million tons in 1991 and 19 million tons in 1992.

We cannot compare the 17 million tons of cargo handled at Port of Montreal with the 20 or 21 million tons of products handled at the Port of Sept–Îles, because the products in question are different.

At the Port of Sept–Îles, a great deal of the cargo handled are bulk products, such as iron ore, coal, and very recently, in the last year, alumina and coke which are used to manufacture aluminum ingot bars. For example, in 1991, 7 million tons of iron ore, 300,000 tons of petroleum products and 70,000 tons of various containerized cargo were handled at the Port of Sept–Îles.

This illustrates very well the tremendous difference in the case of bulk commodities, such as iron ore and coal. In 1993, 400,000 tons of coal were handled, and at the moment, since the opening of the Alouette aluminum plant, the port has handled approximately 700,000 tons of alumina, coke and aluminum ingot bars.

Thus, most of our work is really with heavy industry and bulk handling.

[*Text*]

Avant 1973, le port de Sept–Îles était sous l'autorité de Travaux publics Canada. Depuis 1973, avec l'intégration de ce qu'on appelait le Conseil des ports nationaux et, en 1982, suite à la refonte de la loi et des règlements, la Société canadienne des ports a été créée. Le port de Sept–Îles est chapeauté par la Société canadienne des ports.

Depuis quelques années, on s'interroge sur le bien–fondé d'avoir notre propre organisation locale pour développer nos infrastructures et le potentiel industriel dans notre région. Actuellement, nous sommes sous le chapiteau de Ports Canada et nous nous interrogeons beaucoup sur la pertinence qu'un professionnel en marketing soit en train d'analyser un dossier sur le développement de Sept–Îles alors qu'en même temps, il a à parler d'autres régions comme Trois–Rivières ou le Saguenay. Nous pensons de plus en plus que nous serions peut–être mieux servis par nous–même.

En ce qui a trait à Ports Canada, la loi instaure certains paramètres pour qu'un port puisse devenir une société de port locale et elle fait référence à trois éléments importants.

Pour que nous puissions former une autorité portuaire locale, nous devons avoir un port d'importance nationale et régionale, et viable financièrement. Il doit aussi y avoir un désir de la communauté de se prendre en main et de développer son système portuaire.

Aux niveaux international, national et régional, la discussion n'est plus à faire, que l'on parle de la Minière IOC, avec nombre d'intervenants tant japonais qu'américain, des Mines Wabush, avec un consortium de plusieurs compagnies spécialisées dans le domaine de l'acier ou de notre dernier né, ou de l'aluminerie Alouette, constituée de cinq entreprises avec des intérêts autrichiens, hollandais, allemands, japonais et québécois.

Notre port, dans son ensemble, est une organisation nationale et internationale. Évidemment, au niveau régional, il faut comprendre qu'à l'est de Sept–Îles, nous avons 400 milles de côte avant d'arriver au Labrador et, sur ce 400 milles de côtes, il y a une quinzaine de communautés qui doivent s'approvisionner essentiellement par transport maritime, mis à part le transport aérien, évidemment. Pour la marchandise, environ 70 000 tonnes par année transitent par le port de Sept–Îles vers la desserte de la Basse–Côte–Nord.

À titre d'exemple, depuis le 14 janvier, ces gens ne peuvent s'approvisionner que par l'avion parce que le transport maritime est arrêté jusqu'à environ la mi–avril. Donc, cela veut dire qu'avant le 15 janvier, tous les gens doivent faire leur épicerie et commander leurs provisions pour en avoir jusqu'au 15 avril. L'importance nationale et régionale du port est déjà bien établie.

Quant à la viabilité financière, j'aimerais vous faire part d'un extrait du rapport financier de 1993 de Ports Canada. Il y est dit que le port de Sept–Îles a eu des revenus de 7,2 millions de dollars. Si nous enlevons de cela les dépenses en immobilisation, les dépenses de financement et les frais d'opération, le port a réalisé des profits de l'ordre de 1,7 million de dollars.

Pour ce qui est des prochaines années,—le document sera présenté au ministre—avec des développements industriels importants, du genre de la phase 2 de l'aluminerie Alouette, nous aurons à faire des investissements de l'ordre de 40 à 45 millions de dollars.

[*Translation*]

Before 1973, the Port of Sept–Îles came under the authority of Public Works Canada. Since 1973, with the integration of what was know as the National Harbour Board, and in 1982 with the revision of the Act and its amendments, the Canada Board Corporation was created. The Port of Sept–Îles comes under the authority of the Canada Ports Corporation.

For a few years, we have been wondering about the advisability of having our own local organization to develop our infrastructures and the industrial potential of our region. At the moment, we come under the authority of Ports Canada, and we are really wondering about the relevance of having a marketing expert analyze the development potential of Sept–Îles, since he has to discuss with other regions such as Trois–Rivières or the Saguenay at the same time. Increasingly, we think we might be better served if we looked after things ourselves.

As regards Ports Canada, the Act sets a number of conditions required in order for a port to become a local port corporation and refers to three main points.

In order to set up a local port authority, we must have a port of national and regional importance that is financially viable. In addition, the community must want to take charge of things itself and develop its port system.

At the international, national and regional levels, the situation is clear, whether we are talking about IUC, involving many Japanese and American interests, Wabush Mines, composed of a consortium of a number of steel companies, or about our most recent arrival, the Alouette aluminium plant, which is made up of five companies and involves Austrian, Dutch, German, Japanese and Quebec interests.

Overall, the activities of our port are national and international in scope. Clearly, at the regional level, it must be understood that East of Sept–Îles, there is 400 miles of coast line before one reaches Labrador. Over these 400 miles of coast line, they must get their supplies mainly by ship, as well as by air, of course. Approximately 70,000 tones of cargo is shipped through the Port of Sept–Îles to serve the lower North shore each year.

Let me give you an example. Since January 14, the people in this area have been able to obtain supplies by plane only, because marine transportation is closed until about mid–April. So this means that by January 15, all the people living in this region had to do their grocery shopping and order enough supplies to last until April 15. The national and regional importance of the port is well established.

As to its financial viability, I would like to refer to an excerpt from the 1993 Ports Canada financial report. It states that the Port of Sept–Îles had revenue of $7.2 million. If we subtract the capital cost, the financing cost and the operating cost, the port made a profit of some $1.7 million.

In the next few years—and this document will be presented to the Minister—we expect some major industrial developments, such as phase 2 of the Alouette Aluminium Plant, and we expect to be investing roughly $40 million to $45 million.

[*Texte*]

Cela peut affecter la rentabilité à court terme, mais à moyen terme, très rapidement, on se rend compte d'une viabilité intéressante: de 1 à 3 millions de dollars par année. Ce sera démontré dans le document présenté au ministre.

La volonté de la communauté de se prendre en main et de développer son système portuaire est l'autre aspect important. Comme M. Brouillette le disait plus tôt, depuis deux ans nous travaillons sur ce dossier-là. Nous avons élaboré le document préliminaire et, au moment où l'on vous parle, vous avez pu vous en rendre compte, en écoutant l'intervention de la ville de Sept-Îles, que la ville est un partenaire dans ce cheminement-là. Nous avons, à ce jour, rencontré toutes les compagnies minières qui opèrent au niveau portuaire, c'est-à-dire la compagnie minière IOC, les mines Wabush, l'aluminerie Alouette et également les industriels locaux. Tous sont unanimes à vouloir participer à cette nouvelle orientation dans le domaine portuaire.

Ces trois points-là seront démontrés dans le document présenté au ministre.

Un autre élément mentionné au niveau de la loi est la capacité du port à s'administrer. Actuellement, au port de Sept-Îles, nous avons 12 ou 13 employés, dont un directeur général chevronné, et toute une structure en ce qui a trait à l'ingénierie et à la finance. Nous croyons que tous les éléments sont là et que l'on pourra participer à cette nouvelle vocation.

Monsieur le président, je vous fais grâce du reste parce que je crois avoir résumé assez bien le contenu du document. Nonobstant la situation actuelle, alors que l'on sait que le gouvernement est en instance de réviser de façon fondamentale tout l'aspect portuaire à l'étendue du Canada, nous avons voulu manifester, avec les règlements et les lois qui sont en vigueur actuellement, notre intérêt à devenir une société de port locale. Et si, pour une raison ou une autre, les nouvelles réglementations ou la nouvelle loi donnaient plus d'autonomie à notre autorité portuaire locale, nous serions prêts à en assumer les responsabilités.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Lévesque, for your presentation.

I thank the Chamber of Commerce of Sept-Îles for addressing the pilotage issue head on. I wish the city well with its application for a local port corporation status.

We'll begin a round of questioning. Mr. Guimond.

M. Guimond: Je comprends pourquoi vous vous réjouissez des propos de la Chambre de commerce en ce qui a trait au pilotage. Je vais y aller avec M^me^ Parent. Cela va peut-être m'empêcher de me fâcher contre M. Brouillette. Je vais me permettre de laisser baisser la vapeur.

Madame Parent, je trouve votre mémoire très bien présenté et très rafraîchissant.

The Chairman: I have a point of clarification. I don't feel tense; everything is fine. It's good-spirited discussion. That's what this committee work is all about.

[*Traduction*]

• 1200

This may have an impact on the port's profitability in the short term, but in the medium term, very quickly, we expect a return of $1 to $3 million a year. These figures will be shown in the document we submit to the Minister.

The other important aspect is the community's willingness to take charge of things itself and to develop its ports system. As Mr. Brouillette was saying earlier, we have been working on this issue for two years now. We drafted the preliminary document, and as you could tell from the comments made by the City of Sept-Îles, the city is a partner in this process. Today, we have met with all the mining companies that use the port, namely IOC, Wabush Mines, the Alouette aluminum plant and also local business people. All are unanimous in wanting to take part in this new direction for ports.

These three points will be made in the document we present to the Minister.

Another point mentioned in the Act is the port's ability to assume responsibility for its own administration. At the moment, the Port of Sept-Îles has 12 or 13 employees, including an experienced Chief Executive Officer, and a whole structure for engineering and financial services. We think that all the elements are in place, and that we could handle this new responsibility.

Mr. Chairman, I will spare you the rest, because I think I have summarized the contents of our paper fairly well. Despite the present situation in which the government is in the process of fundamentally reviewing the operation of its ports throughout Canada, we wanted to demonstrate our interest in becoming a local port corporation, in accordance with the existing acts and regulations. And if, for one reason or another, the new act or regulations were to give more autonomy to our local port authority, we would be ready to assume the responsibilities that go with that.

Le président: Merci beaucoup de votre exposé, monsieur Lévesque.

Je remercie la Chambre de commerce de Sept-Îles d'avoir parlé directement de la question du pilotage. Je souhaite bonne chance à la ville dans sa demande de devenir une société portuaire locale.

Nous allons commencer un tour de questions. Monsieur Guimond.

Mr. Guimond: I understand why you are pleased about the Chamber of Commerce's remarks about pilotage. My questions will be to Ms Parent. This might keep me from getting angry with Mr. Brouillette. I will try to calm down.

I find your brief very well presented and very refreshing, Ms Parent.

Le président: J'aimerais apporter une précision. Je ne me sens pas tendu; tout se passe bien. Nous sommes en train d'avoir une discussion animée, ce qui est l'objet des travaux du Comité.

[*Text*]

M. Guimond: Madame Parent, à la page 5 de votre mémoire, vous parlez de la commercialisation des activités de la Garde côtière. Vous savez qu'à l'heure actuelle, il s'établit différents scénarios. Apparemment, une facture pourrait être refilée aux armateurs. On entend dire qu'elle pourrait se chiffrer à 35 millions de dollars et même—je n'ai jamais été démenti à la Chambre des communes là–dessus—à 200 millions de dollars.

C'est écrit, noir sur blanc:

> Il faudra bien analyser le tout, afin que la facture ne soit pas refilée à nos grandes entreprises qui ont déjà un lourd fardeau fiscal à porter.

La ville et la Chambre de commerce ont–elles eu des discussions avec les principaux clients utilisateurs du port sur ce sujet–là? Vous ont–ils carrément dit que cela pourrait—ne partons pas en peur—compromettre, dans une certaine mesure, le développement futur ou... Il y des armateurs du fleuve Saint–Laurent qui m'ont carrément dit que si le gouvernement fédéral donnait suite à ce projet–là, ils envisageraient d'autres ports pour faire transiter leurs marchandises.

• 1205

Je ne sais pas comment on pourrait faire descendre les boulettes par chemin de fer et les faire sortir par Halifax. Cependant, certains armateurs du marché de Chicago disent que lorsqu'ils reçoivent des marchandises d'outre–mer, ils les font débarquer à Halifax, Baltimore, New York ou Philadelphie et les chargent sur des trains à destination des marchés centraux. Comprenez–vous ma question?

Mme Parent–Bouchard: Oui, je comprends votre question. Chez nous, trois compagnies minières utilisent les ports, dont deux leur propre port privé. Ces deux–là, IOC et Wabush, ont leur service de sécurité à l'interne. Elles sont autonomes. Pour elles, la Garde côtière n'est pas un service nécessaire et jugé très important parce qu'à un moment donné, il y a un dédoublement qui se fait.

M. Guimond: Par contre, en ce qui a trait au déglaçage, se déglacent–ils eux–mêmes?

Mme Parent–Bouchard: Je ne saurais vous le dire.

M. Guimond: Je parle du déglaçage de la baie. Est–ce que la baie gèle à Sept–Îles l'hiver?

M. G. Lévesque: Oui, monsieur.

M. Guimond: Il y un danger d'avoir la facture pour des activités que vous jugez non essentielles, mais si l'hiver la baie est gelée et que les bateaux ne peuvent pas remonter, pourra–t–on continuer les opérations? Il faut tenir compte du facteur du déglaçage.

Mme Parent–Bouchard: Nous voulons maintenir le service, mais pas à tout prix, car les coûts qui deviendraient astronomiques pour les utilisateurs de la Voie maritime. Si, demain matin, on disait que chacun payera 14 p. 100 de plus, nous serions moins d'accord. Ils voudront peut–être moins de services.

M. Brouillette: En complément, je pourrais peut–être vous expliquer la position de nos industries. Elles sont conscientes qu'il y a un minimum de services qui doivent être rendus au Canada par le service de la Garde côtière, entre autres aux niveaux de la pollution, du service qu'on appelle Rescue et de la question radio.

[*Translation*]

Mr. Guimond: On page 5 of your brief, Ms Parent, you mention the commercialization of coast guard activities. You know that at the moment, various scenarios have been mentioned. Apparently, a bill could be passed on to shipowners. We hear that this bill could amount to $35 million and even—and no one has ever denied this when I said it the House of Commons—to $200 million.

It's written down in black and white:

> Everything will have to be carefully analyzed, to ensure that the bill is not passed on to our major corporations, which already have a heavy tax burden.

Have the City and the Chamber of Commerce had any discussions with the main users of the port on this matter? Have they clearly said that this could—let's not get carried away with fear—compromise, to some extent, the future development or... There are some shipowners on the St. Lawrence who've told me categorically that if the federal government were to act on this proposal, they would look for other ports through which to ship their cargo.

I do not know how you could send the pallets down by rail and get them out through Halifax. However, some shipowners in the Chicago market say that when they receive cargo from overseas, they have it unloaded in Halifax, Baltimore, New York or Philadelphia and send it by train to central markets. Do you understand my question?

Ms Parent–Bouchard: Yes, I understand you question. In our region there are three mining companies which use ports, two of which have their own private port. The companies in question, IOC and Wabush, have their own in–house security service. They are autonomous. In their case, the Coast Guard is not a necessary service or considered very important because in certain respects their activities overlap.

Mr. Guimond: However, as regards ice removal, do they do that work themselves?

Ms Parent–Bouchard: I don't know.

Mr. Guimond: I am talking about removing ice from the bay. Does the bay in Sept–Îles freeze over in winter?

Mr. G. Lévesque: Yes.

Mr. Guimond: There is a problem in having to pay for activities which you do not consider essential, but if the bay is frozen over in winter and the boats cannot get in, can those companies continue their operations? You have to take ice removal into account.

Ms Parent–Bouchard: We want to maintain the service, but not at any cost, because the costs to the people using the Seaway would become astronomical. If it were to be decided tomorrow morning that every user would have to pay 14% more, we would tend to disagree. Perhaps they would chose fewer services.

Mr. Brouillette: Further to this point, I would like to explain to you the position of our industries. They realize that certain basic services must be provided by the Coast Guard, such as preventing pollution, ensuring Search and Rescue operations and radio services.

[*Texte*]

Cependant, à l'intérieur de ce service, on nous dit qu'il y a moyen de faire une certaine restructuration. L'exemple qu'on nous a donné, entre autres, est au niveau du service radio. On devrait, selon nos gens, peut-être examiner une restructuration du service radio pour le contrôle des navires et le service radio au niveau du Rescue. On dit qu'il y aurait peut-être moyen d'organiser ces services en faisant une certaine réduction du personnel.

Mais le danger que l'on voit, ce serait de transférer une partie des dépenses de ce service à l'entreprise privée sans avoir fait au préalable une restructuration à l'interne des services qui sont offerts par la Garde côtière. Comme vous le savez, si on refile la facture à nos industries, elles iront ailleurs, comme vous l'avez expliqué, et elles feront des entourloupettes pour ne pas faire affaires à Sept-Îles. C'est le contexte que nous vivons actuellement.

M. G. Lévesque: Monsieur Guimond, j'ai un complément de réponse pour vous. Actuellement, le service de la Garde côtière est utilisé, mais je ne saurais dire à quelle fréquence, pour faire des tracés, pour casser la glace afin que les océaniques puissent rentrer au port. Au printemps, par exemple, le service de brise-glaces est utilisé pour le navire qui fait la desserte de la Basse-Côte-Nord parce que parfois, il y a des problèmes. Dans la baie de Sept-Îles, il y a des bouées.

Prenons un petit exemple concret: les bouées. La Garde côtière canadienne, à l'automne, arrive avec de nouvelles bouées, parce que les bouées d'été et les bouées d'hiver sont différentes. Donc, elle sort de Québec avec un bateau et vient changer les bouées. Le printemps, elle fait de même et revient à l'automne. Est-ce vraiment important d'emmener un navire de Québec à la baie de Sept-Îles, et n'y aurait-il pas de la main-d'oeuvre locale qui serait capable de prendre ces bouées, de les mettre au bord du quai, de les peinturer et de les remettre au printemps ou à l'automne? C'est cela qu'on veut faire.

Mr. Guimond: I have one question. I am not responsible for the length of the answer.

The Chairman: Unfortunately, though... We'll come back to you.

Mr. Guimond: I don't care, Mr. Chairman—

The Chairman: I have to be fair. I have to get around the table. We'll come back to you. There's no problem.

Mr. Gouk.

Mr. Gouk: I imagine that I am going to be fairly brief.

The Chairman: It won't be very long, Michel, because apparently they're going to be very brief.

• 1210

Mr. Gouk: One thing that a lot of people lose sight of—maybe in some aspects you do, some of us on this side of the House do, and we hear from all of the other ports—is that Canada is in financial trouble. We owe $550 billion. We're increasing it by almost $1,500 a second.

The status quo is not an option. We're not really here to discuss whether we should leave everything as it is with all the subsidies or we should do something. We have to do something. The question is how we'll do it.

[*Traduction*]

However, we are told that the activities undertaken by the Coast Guard could be restructured, for example in the case of its radio service. Our members have told us that the Coast Guard should consider restructuring its radio service which is used to monitor ships and undertake Rescue operations. It might be possible to organize those services with a smaller staff.

However, we think it would be dangerous to transfer some of the expenditures involved in providing the service to the private sector without first restructuring the in-house operations of the Coast Guard. As you know, if we pass the bill on to industry, the companies concerned will go elsewhere, as you have explained, and will resort to underhanded means so as to avoid Sept-Îles. That is the situation at present.

Mr. G. Lévesque: Mr. Guimond, I would like to add something to that answer. At present, the Coast Guard is being used, but I do not know how often, to break the ice and open a channel to enable large ships to enter the port. In the spring, for example, the ice-breaking service is used for the ship serving the Lower North Shore because sometimes there are problems there. In Sept-Îles, there are buoys.

We might consider a specific example, that of buoys. In the fall the Canadian Coast Guard brings new buoys because different ones are used in summer and winter. Therefore, they leave Quebec City with a boat and come to change the buoys. They do the same thing in the spring, and return in the fall. Is it really necessary to bring a ship from Quebec City to Sept-Îles, or could we not find local labour able to place those buoys along the wharf, paint them and replace them in the spring or fall? That is what we want to do.

M. Guimond: J'ai une question. Je ne suis pas responsable de la longueur de la réponse.

Le président: Mais malheureusement... Vous aurez un autre tour.

M. Guimond: Cela m'est égal, monsieur le président...

Le président: Je dois être juste et donner à tout le monde l'occasion de poser des questions. Nous retournerons à vous. Il n'y a pas de problème.

Monsieur Gouk.

M. Gouk: Je pense être assez bref.

Le président: Cela ne prendra pas beaucoup de temps, Michel, parce qu'il semble qu'ils seront très brefs.

M. Gouk: La chose que beaucoup de gens oublient, peut-être vous et nous aussi de notre côté de la Chambre et nous entendons les représentants de tous les ports, est que le Canada est en difficulté financière. Nous avons une dette de 550 milliards de dollars que nous augmentons de presque 1 500$ chaque seconde.

Le statu quo n'est pas une option possible. Nous ne sommes pas ici pour décider s'il faut maintenir le statu quo avec toutes les subventions qu'on offre actuellement ou s'il faut faire quelque chose. Il faut faire quelque chose. La question est de savoir comment s'y prendre.

[*Text*]

Of course we're going to hear from shipowners who will say that if we raise their costs at all then they're going to go somewhere else. Well, what do we expect them to say—that they sure wish we'd raise their fees because they want to pay us more money?

As long as we can show people that the costs are reasonable, that there is no fat. . . Right now the government is not a very efficient operator of almost anything. That is why things such as ports and airports have to go over to the regions and the local authorities.

I think you're on the right track. I find it interesting that if you listen to your second presentation and measure it against your first, there are a lot of answers there. We just need to make sure that the implementation is correct.

Are you having or are you prepared to have dialogue with the users—in fact, the very kind of dialogue you said you needed with the airport thing—to show them where your operating costs are and to listen to recommendations from them that if they're going to pay, then they want certain services cut or modified or certain efficiencies brought into your operation? Are you prepared to do that with the users in determining the service you provide and the charges you would then make for it?

M. Brouillette: Toute la question du coût des services, il est facile d'en discuter parce que c'est clair. Nous connaissons les règles du jeu. Nous savons qu'une société portuaire locale, monsieur Gouk, peut fixer elle–même les droits d'amarrage et de cueillage. C'est clair et c'est dans la loi. Nous savons que les droits d'entrée au port sont fixés par le gouverneur en conseil. Donc, c'est facile, à ce moment–là, de discuter de la tarification parce que c'est clair, contrairement aux aéroports, avec lesquels vous faites le parallèle, où on ne connaît pas encore tous les aspects.

C'est pour cela que nous n'avons pas eu de difficulté à nous asseoir avec les principaux utilisateurs pour discuter de la création d'une société portuaire locale, parce qu'on savait à quoi on pouvait s'attendre. S'il y a des modifications de faites soit au pilotage, soit au service de la Garde côtière, nous savons un peu quelles pourraient être ces modifications et les conséquences de ces modifications.

À la limite, dans le meilleur des mondes, et c'est peut–être ce que le ministre va décider, on transférerait aux sociétés portuaires locales ou aux futurs propriétaires des ports toute la gestion d'une partie du service de la Garde côtière.

C'est plus facile pour nous de discuter avec les utilisateurs parce que l'on sait de quoi on parle.

Mr. Gouk: Ideally, how much autonomy would you like to have? Would you like to operate your own port, or would you like to be part of some kind of regional group that works together? What would work best for you?

Mr. Brouillette: If you want a frank answer, I'm going to tell you frankly that if we could have a regional port associated with an airport, then it might be the best thing, because we would be able to have coordination of both major infrastructures. Are we going to be able to do it or not? I don't know.

Mr. Gouk: I don't mean so much with airports. I'm talking about your port and some other ports in the region.

[*Translation*]

Nous entendrons bien sûr les armateurs qui nous diront que si nous augmentons leurs coûts ils feront appel à d'autres ports. Cela me semble tout à fait normal, car ils ne vont pas nous demander d'augmenter leurs tarifs pour avoir le plaisir de nous payer davantage.

Il faut montrer aux intéressés que les coûts sont raisonnables, et qu'il n'y a pas de frais inutiles. À l'heure actuelle le gouvernement n'exploite pas de façon très efficace les services dont il est responsable. C'est pourquoi il faut transférer les ports et les aéroports aux régions et aux autorités locales.

Je pense donc que vous êtes sur la bonne voie. Si l'on compare votre second exposé avec le premier, on trouve beaucoup de réponses. Il faut les appliquer d'une manière efficace.

Avez–vous déjà entamé ou êtes–vous prêt à entamer un dialogue avec les utilisateurs? Vous avez dit qu'il fallait parler avec les utilisateurs des aéroports, et j'aimerais savoir si vous serez prêt à parler avec les utilisateurs des ports, à écouter leurs recommandations sur les services qu'ils veulent faire couper, modifier ou rendre plus efficaces avant de payer davantage. Seriez–vous prêt à participer à un tel dialogue avec les utilisateurs afin de décider du niveau de service nécessaire et des tarifs qui y seraient applicables?

Mr. Brouillette: It is easy to discuss the issue of service costs, because this is a very clear area. We know the ground rules. Mr. Gouk, we know that a local port corporation can set its own wharfage and mooring tolls. That is clear and it is in the legislation. We know that port entry tolls are set by the Governor–in–Council. Therefore, it is easy to discuss tariff rates because the issue is clear. This is quite different from the situation in airports, with which you drew an analogy, because in the later case we don't have all the information.

That is why we did not have any difficulty sitting down with the major users to discuss the establishment of a local port corporation, because we knew what to expect. If changes are to be made to piloting or through the Coast Guard, we have some idea of what changes might be involved and what the consequences could be.

At best, and this is perhaps what the Minister will decide, local port corporations or future port owners could be given responsibilities for managing part of the Coast Guard service.

It is easier for us to discuss matters with users because we all know what we're talking about.

M. Gouk: Dans le meilleur des mondes, quel niveau d'autonomie aimeriez–vous avoir? Voudriez–vous administrer votre propre port, ou préféreriez–vous faire partie d'un groupe régional qui travaille ensemble? Quel serait le meilleur scénario pour vous?

M. Brouillette: Si vous voulez une réponse franche, je vous dirai franchement que la meilleure solution serait d'avoir un port régional associé à un aéroport, parce que cela nous permettrait de coordonner les deux grandes infrastructures. Est–ce que cela sera possible? Je ne sais pas.

M. Gouk: Je ne me réfère pas précisément aux aéroports. Je parle plutôt de votre port et de certains autres dans la région.

[*Texte*]

Mr. Brouillette: Regional ports, if we're able to do it.

The Chairman: I know, for example, that the Hamilton Harbour Commission is very interested in taking over Hamilton airport. So all these opportunities are available.

Mme Terrana: Je désire vous féliciter pour beaucoup de choses, mais avant tout pour votre situation financière, qui est vraiment stable comparativement à d'autres au pays et, également, parce que vous êtes deuxième derrière Vancouver, qui est dans ma circonscription.

Je sais que vous pourriez avoir du succès avec l'aéroport quand je vois ce que vous voulez faire avec le port. Les sociétés portuaires sont des sociétés d'État.

• 1215

Voulez–vous être une société d'État semblable aux autres ports du pays?

M. Brouillette: Si nous étions en mesure d'être une société tout à faire autonome, ce serait évidemment le meilleur des mondes. Nous pourrions, à ce moment–là, nommer des représentants du milieu, parce qu'en vertu de la loi actuelle, nous sommes obligés de nommer trois représentants désignés par le gouvernement. Donc, ce serait encore une amélioration parce que nous pourrions nommer des représentants du milieu et ce serait la même société tout à fait autonome.

Mme Terrana: C'est merveilleux. Vous seriez un exemple pour le pays si vous réussissiez. Merci.

Le président: Monsieur Guimond.

M. Guimond: Monsieur Brouillette, vous dites que le pilotage est un monopole qui n'est pas indispensable.

Premièrement, vous avez mal été renseignés par les personnes qui vous ont fait ce commentaire. Il ne s'agit pas d'un monopole. Pourquoi? Parce que, par définition, il y une la possibilité, en vertu de l'article 22 de la Loi de 1972 sur le pilotage, pour des capitaines canadiens de se certifier et de devenir compétents pour piloter sur le fleuve. Le fleuve est une voie navigable complexe et l'écosystème du fleuve Saint–Laurent est très fragile.

Je ne sais pas si vos commentaires sont partagés par les pêcheurs de la Côte–Nord et de la Basse–Côte–Nord en ce qui a trait aux dangers écologiques quand on envoie des gens inexpérimentés sur le fleuve. Monsieur Brouillette, je veux simplement vous dire que je ne suis pas un «vert», que je suis pas un «granola». Mais au moins je me demande si nous avons les moyens de nous payer un *Exxon Valdez* sur les rives du Saint–Laurent. On sait que la raffinerie de Saint–Romuald a accueilli, il y a quelques semaines à peine, le plus long bateau de l'histoire du fleuve Saint–Laurent, un bateau de 1 000 pieds contenant 2 millions et demi de barils de pétrole. A–t–on les moyens de se payer cela?

Mr. Brouillette: May I answer, Mr. President?

The Chairman: Absolutely, Mr. Brouillette.

M. Brouillette: Je vous ai vu à Ottawa et j'y vais très poliment, monsieur Guimond. Il ne faut pas répliquer de façon démesurée à mes propos et c'est ce que vous êtes en train de faire. Vous prenez complètement la droite, alors que je suis plus au centre. Je vous dis très clairement qu'il est possible pour un capitaine de se faire homologuer pour le pilotage sur la Voie maritime du Saint–Laurent.

[*Traduction*]

M. Brouillette: Des ports régionaux, si nous pouvons le faire.

Le président: Je sais par exemple que la Commission du havre de Hamilton s'intéresse beaucoup à la possibilité de prendre en charge l'aéroport de Hamilton. Il y a donc beaucoup de possibilités.

Mrs. Terrana: I would like to congratulate you for many things, but particularly for your financial position which is very stable compared with that of other authorities across the country, because you are second behind Vancouver, which is in my constituency.

I know that you could succeed with the airport when I see what you want to do with the port. Port corporations are Crown corporations.

Do you want a Crown Corporation similar to other ports in Canada?

Mr. Brouillette: Obviously it would be ideal if we were able to become a completely autonomous corporation. We could then appoint representatives from the community, because the present legislation requires us to appoint three representative designated by the government. Therefore, that would be an improvement because we could appoint representatives from the community, and the same corporation would be completely autonomous.

Mrs. Terrana: That is wonderful. If you succeeded you would be an example to the whole country. Thank you.

The Chairman: Mr. Guimond.

Mr. Guimond: Mr. Brouillette, you say that piloting is a monopoly which is not indispensable.

First, you were misinformed by the people who told you that. Piloting is not a monopoly. Why? Because, pursuant to section 22 of the 1972 Pilotage Act, Canadian captains can become certified and qualified to pilot ships on the river. The river is a complex waterway and the ecosystem of the St. Lawrence is very fragile.

I do not know whether the people fishing on the North Shore and the Lower North Shore agree with you about the ecological dangers which might arise when inexperienced people use the river. Mr. Brouillette, I just want to point out to you that I am not a ''green'' or a ''granola''. However, I do wonder whether we can afford an incident similar to that of the *Exxon Valdez* on the banks of the St. Lawrence. We know that just a few weeks ago the St. Romuald Refinery received the longest ship ever to sail along the St. Lawrence. The ship in question was 1,000 feet long and carried two and a half million barrels of oil. Can we afford something like that?

M. Brouillette: Puis–je réponse monsieur le président?

Le président: Bien sûr, monsieur Brouillette.

Mr. Brouillette: I saw you in Ottawa, and I shall be very polite in what I say here, Mr. Guimond. You should not overreact to what I said, but that is what you are doing. You are looking at just one side of the question, whereas I am trying to steer a middle path. I stated to you very clearly that it is possible for a captain to qualify as a pilot on the St. Lawrence Seaway.

[*Text*]

Je vous dis également qu'il y a des capitaines de bateau qui n'ont pas besoin de se faire homologuer parce qu'ils connaissent aussi bien la Voie maritime du Saint–Laurent que les pilotes. On parle d'un processus de révision, de restructuration d'une politique sur les ports. Je vous dis: profitons–en. Il y a des capitaines actuellement qui sont en mesure de très bien opérer les laquiers sur la Voie maritime du Saint–Laurent.

Je vous dis qu'il faut arriver à permettre que les gens qui utilisent ces laquiers n'aient pas à assumer de coûts additionnels pour utiliser un service de pilotage, ce qui pourrait freiner notre développement. La loi et la pratique, monsieur Guimond, ce sont deux choses. Souvent, la loi permet de faire telle et telle chose, mais en pratique il est quand même assez difficile pour un capitaine de se faire homologuer comme pilote, et mes informations viennent des gens qui vivent quotidiennement cette problématique.

Je suis peut–être mal informé, mais si je suis mal informé, j'ai l'impression qu'il y a plusieurs gens qui vivent cela quotidiennement. Il faut réviser cet aspect du pilotage, mais il ne faut pas perdre de vue que les capitaines d'océaniques qui viennent sur la Voie maritime du Saint–Laurent doivent être soumis à un pilotage obligatoire. C'est cela qui est important. C'est cette distinction qu'il faut faire.

• 1220

À moins que le gouvernement ne décide de transmettre tout le système de pilotage à l'entreprise privée, il est évident que cela va devenir un monopole, et ce n'est pas cela que nous voulons.

The Chairman: Okay. Thank you very much to the Chamber of Commerce of Sept–Îles and the City of Sept–Îles for bringing this committee its presentations on both the air side and the marine side. We know it takes a lot of work to put together the reports, and we've had some good, frank discussions. We've been on side in some issues and at odds in others. That's what it's all about, and we thank you very much. Thank you for your contribution.

Colleagues, I would like to meet in camera with you and the staff in the room adjacent to here for about 10 minutes. We'll resume at 12:35 p.m. Thank you.

• 1222

• 1244

The Chairman: Colleagues, we will reconvene and welcome to the table Mr. Breton with the Chamber of Commerce of Baie–Comeau.

Mr. Breton, our practice is to hear our witness for about 10 minutes and then get right into questions and answers. Welcome to the committee and please give your presentation.

• 1245

Mr. Pierre Breton (Vice–President, Chamber of Commerce of Baie–Comeau): Thank you very much.

[*Translation*]

I also said to you that there are ship captains who do not need to obtain such a licence because they know the St. Lawrence Seaway as well as the pilots themselves. People are talking about a review process and restructuring our port policy. I think we should take advantage of this. There are at present some captains capable of very effectively operating lakers on the St. Lawrence Seaway.

For the people operating these lakers, we have to find a way of ensuring that they do not have to pay additional piloting costs, as this could hurt our development. Mr. Guimond, law and actual practice are two different things. Although something may be permitted by law, in practice it is often quite difficult for a captain to obtain a pilot's licence, and in this regard my information comes from people who deal with this problem on a daily basis.

Perhaps I am misinformed, but if that is the case I think that there are a large number of people experiencing this problem every day. This aspect of piloting must be reviewed, but we must keep in mind that it is compulsory for captains of large sea–going ships using the St. Lawrence Seaway to have a pilot on board. That is the important point. That is the distinction which must be made.

Unless the government decides to transfer the pilotage system to the private sector, it will obviously become a monopoly and that is not what we want.

Le président: Très bien. Merci beaucoup aux représentants de la Chambre de commerce de Sept–Îles et de la ville de Sept–Îles de leurs exposés sur les questions aériennes et maritimes. Nous savons que ces rapports demandent beaucoup de travail, et nous avons eu une bonne discussion, une discussion franche. Bien sûr, nous ne sommes pas d'accord sur toutes les questions, mais cela fait partie du jeu. Je vous remercie de votre contribution.

Chers collègues, j'aimerais que nous tenions une séance à huis clos d'environ dix minutes avec le personnel dans la pièce voisine. Nous reprendrons la séance à 12h35. Merci.

• 1244

Le président: Chers collègues, nous reprenons nos délibérations et souhaitons la bienvenue à M. Breton qui représente la Chambre de commerce de Baie–Comeau.

Monsieur Breton, normalement le témoin fait un exposé d'environ 10 minutes et ensuite nous passons immédiatement aux questions des députés. J'aimerais vous souhaiter la bienvenue à notre Comité et vous demander de commencer votre exposé.

• 1245

M. Pierre Breton (vice–président, Chambre de commerce de Baie–Comeau): Merci beaucoup.

[*Texte*]

Nous sommes heureux d'avoir la chance de présenter notre point de vue sur la nouvelle politique nationale des aéroports qui consiste à céder les aéroports des régions, en particulier, et la toute nouvelle politique nationale des ports qui consiste aussi à permettre au gouvernement fédéral de se départir des infrastructures portuaires, ou du moins à en réorganiser la structure.

La Chambre de commerce de Baie–Comeau et un groupe d'autres chambres de commerce, au mois de novembre, ont présenté au ministre des Transports un mémoire sur leurs préoccupations en ce qui a trait aux tarifs aériens dans les régions.

On comprend très bien que le but de ce Comité–ci n'est pas de se pencher spécifiquement sur le problème des tarifs aériens en région. Cependant, le problème du transfert des infrastructures de transport, des aéroports en particulier, est un problème qui touche directement le problème des tarifs aériens et est en partie ce qui nous a fait réagir au dossier du transfert des aéroports.

Nous voudrions d'abord souligner que nous sommes parfaitement conscients, comme communauté, que nous devons participer à l'effort collectif et national pour diminuer le déficit canadien et que la prise en charge de nos infrastructures de transport est une des façons de régler ce problème–là.

Cependant, nous considérons que, pour que cette prise en charge puisse se faire sans dommage majeur pour nos régions, la loi et les recommendations de certaines commissions d'enquête gagneraient à être appliquées de manière à ce que la concurrence s'installe dans les transports aériens en particulier, et qu'ainsi nos aéroports puissent retrouver l'achalandage qu'ils avaient avant la déréglementation.

Donc, lorsqu'on prend en charge une infrastructure du type d'un aéroport, je suppose que la première question que l'on devrait se poser est la suivante. Comment ça va là–dedans? Y a–t–il plus de clients? Y a–t–il moins de clients? Que se passe–t–il? Quel type d'achalandage y a–t–il?

Lorsque l'on connaîtra le type d'achalandage, on pourra imaginer des pronostic d'avenir et voir de quelle façon une infrastructure comme celle–là pourra permettre à la région de se développer.

Or, depuis la déréglementation de la Loi nationale sur les transports de 1987, les effets de la loi ont été contredits par des politiques protectionnistes qui ont été mises en place par les gouvernements successifs et qui vont en s'accentuant avec les années.

Ces politiques protectionnistes ont permis la mise en place d'un duopole de transporteurs canadiens, qui a toutes les apparences d'un monopole quand on regarde ses structures, depuis la façon dont il se comporte dans le marché, ses horaires, ses politiques de service à la clientèle, etc.

Dans notre mémoire du 17 novembre, on appelait cela «un duopole d'apparence collusoire». Avec un duopole d'apparences collusoires, on ne peut dire qu'il y a collusion parce que la Loi sur la concurrence au Canada n'a comporte pas la définition nécessaire pour qu'on puisse le déterminer.

Pour cela, je vous reporterai à la page 8 du mémoire où il y a un extrait du rapport intitulé *Competition and Transportation*, le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, commission d'examen qui a été mise en place par le ministre cinq ans après l'entrée en vigueur de la loi de façon à pouvoir juger des effets de la loi. Dans ce rapport, il est dit:

[*Traduction*]

We are pleased to have this opportunity to express our views on the new National Airport Policy, which provides for the disposition of regional airports, in particular, and on the latest National Ports Policy, which also allows the federal government to dispose of port infrastructures, or at least to reorganize their structure.

Last November, the Baie–Comeau Chamber of Commerce and other chambers of commerce presented a brief to the Transport Minister on the concerns they had about reduced airfares in outlying areas.

We realize this committee's mandate is not to look specifically at the problem of air fares in outlying areas. However, disposing of the transportation infrastructures, especially those of airports, is a problem that is inextricably linked to that of air fares and that is one of the reasons we decided we had to react.

We would first like to point out that our community recognizes that we have to do our part in the joint national effort to reduce Canada's deficit and that taking over our transportation facilities is one way to help.

However, if we are to take over those facilities without causing major damage to our regions, we think the legislation and the recommendations made by some of the inquiry commissions should be enforced to encourage competition, particularly in the air transport sector, so that our airports can win back the business they lost because of deregulation.

When taking over airport facilities, I presume the first question to be asked is the following. How is business? Are there more clients? Are there fewer clients? What is going on? How strong a business is it?

Once the last question is answered, you can imagine future scenarios and determine how such an infrastructure might help regional development.

Since the adoption of the 1987 National Transportation Act, which provided for deregulation, protectionist policies implemented by successive governments have increasingly taken up the slack.

Those protectionist policies led to the creation of a duopoly of Canadian carriers, which is really more of a monopoly when you look at its structures, business practices, schedules, client service policies, etc.

In our November 17 brief, we called it a ''collusive–style duopoly''. With a duopoly that appears to be collusive, you cannot say there is collusion, because the definition thereof in Canada's Competition Act is not conclusive enough.

I would like to refer you to page 8 of our brief, which contains an excerpt of the report entitled *La concurrence dans les transports*, the report published by the National Transportation Act Review Commission, which the Minister set up five years after the legislation came into force in order to assess the effects of the Act. The report says:

[*Text*]

The Competition Act predatory pricing and abuse of dominance provisions appear at present procedurally inadequate to deal effectively with this problem in the transportation sector.

Ce que je comprends de cela, c'est que dans le domaine des transports, la concurrence ne s'exerce pas et que la Loi sur la concurrence n'a pas les dents nécessaires pour permettre l'exercice de la concurrence.

Cette absence de concurrence se traduit donc par des tarifs extrêmement élevés dans les régions. Ils étaient déjà élevés il y a cinq ans, au moment où la loi est entrée en vigueur, et ils se sont accrus de 81 p. 100 depuis ce temps–là.

• 1250

Quand je dis 81 p. 100, il faut bien comprendre que je parle du prix du billet d'avion qui comprend les tarifs et la taxation.

Cet accroissement de 81 p. 100 du prix du billet d'avion s'est traduit dans nos régions et dans toutes les régions du Québec, dans les sept aéroports régionaux, par une diminution de 33 p. 100 des passagers. Cela veut dire qu'un passager sur trois a délaissé le transport aérien. Ce passager sur trois, comme a pu le constater la Chambre de commerce de Baie–Comeau en consultant ses membres, c'est d'abord les développeurs d'emplois, les dirigeants des petites et moyennes entreprises qui n'ont plus les moyens d'utiliser le transport aérien et qui n'ont ni le temps non plus ni les moyens de partir de Baie–Comeau ou de Sept–Îles, de prendre une journée pour aller dans les grands centres régler leurs affaires et de prendre une autre journée pour revenir.

Cela fait en sorte que les liens entre les grands centres et les régions diminuent de plus en plus et que l'aéroport lui–même devient un poids pour le gouvernement fédéral. On peut dire cela si l'on se fie aux documents qu'on a vus sur le problème du transfert des aéroports. Ce sera aussi un poids énorme pour les régions si les aéroports régionaux sont transférés sans qu'on prenne la précaution de s'assurer que la loi s'applique.

Nous avons lu des recommandations–clés dans les rapports de commissions d'enquêtes qui, selon nous, sont un... La Commission d'examen de la loi sur les transports nationaux nous donne une description succincte de la situation du marché aérien. Lorsqu'on connaît la situation du marché aérien, on peut comprendre que les aéroports sont largement tributaires de cette situation et que l'économie des régions est sans péril face à une telle situation.

Donc, cette Commission, dans *La Concurrence dans les transports, Volume 1*, dit:

Le marché des services aériens voyageurs est aujourd'hui dominé par le duopole d'Air Canada et de Canadien International. Plus de 90 p. 100 du marché est contrôlé par ces transporteurs et, étant donné la force que donnent les programmes pour grands voyageurs et les systèmes de réservations informatisés aux transporteurs en place, et la domination que ceux–ci exercent sur les principaux marchés, la perspective que de nouveaux entrants s'établissent à l'intérieur du système peut paraître douteuse. Le comportement du duopole des transporteurs aériens a amené des défauts d'efficience sous forme de capacité excédentaire et de prix plus élevés pour les voyages intérieurs. L'avenir

[*Translation*]

La Loi sur la concurrence, notamment en matière de prix d'éviction et d'abus de position dominante, pourrait s'avérer mieux apte à garantir que la concurrence règne dans des arrangements commerciaux relatifs au transport qu'il est impossible aujourd'hui d'anticiper.

My interpretation of that is that in the transport sector, there is no competition and the Competition Act does not have the teeth to allow for it.

The result of this lack of competition is extremely high rates in outlying areas. They were already high five years ago, when the Act came into force, and they have increased 81% since then.

When I say air fares have increased 81%, that includes taxes.

This 81% caused a 33% reduction in passenger traffic in our regions and Quebec's seven regional airports. In other words, a third of the passengers no longer fly. The Baie–Comeau Chamber of Commerce consulted its members and found that the 33% of passengers who no longer fly were mostly job creators, heads of small and medium–sized businesses who cannot afford to fly and no longer have the time or the money to leave Baie–Comeau or Sept–Îles, to take a day to go to the larger centres for business and another day to come back.

The result has been that connections between major centres and the regions are fewer and fewer and the airport itself has become a burden for the federal government. The documents we've seen on the problem of transferring airports bear that out. It would also put a heavy burden on the regions if regional airports were to be transferred without making sure beforehand that the act would apply.

We read the key recommendations in the inquiry commissions reports, which we feel are a... The National Transportation Act review commission provides a snapshot of the situation in the airline industry. Once you are familiar with it, you can see that the airports are largely responsible for that situation and that regional economies are greatly affected by it.

In its report, ''Competition and Transportation, Volume 1'', the Commission writes:

Today's air passenger service market is dominated by the duopoly of Air Canada and Canadian Airlines International. They command over 90% of the market, and given the market power that frequent–flyer programs and computer–reservation systems provide the current carriers and their dominance of major markets, the prospect of new entrants establishing themselves in the system is questionable. The behaviour of the duopoly has caused inefficiencies in the form of excess capacity and higher prices for domestic travel. The future of the carriers is in jeopardy and, with it, domestic competition. We believe that the government should focus its efforts on maintaining competition and

[*Texte*]

des transporteurs et, partant, la concurrence sur le marché intérieur, sont menacés. Nous pensons que le gouvernement devrait concentrer ses efforts sur le maintien de la concurrence et de choix pour les consommateurs. Nous reconnaissons que cela exigera certains choix difficiles.

Nous notons, dans le document de la politique nationale des aéroports, que le ministre a une priorité et souhaite s'assurer que les transporteurs nationaux seront en bonne santé et viables. C'est son objectif. Il nous dit que la politique nationale des transports vise à avoir des transporteurs nationaux viables et efficaces.

Lorsque le ministre dit une chose semblable, pour nous, cela veut dire qu'il dit: Nous avons l'intention de poursuivre et d'accroître nos politiques de protection des transporteurs nationaux et donc, nous avons l'intention de poursuivre le maintien de la politique qui résulte en des frais additionnels importants pour les gens des régions et en des problèmes pour l'économie.

Monsieur le président, je ne voudrais pas prendre trop de temps. Je vais tout simplement dire que le mémoire fait état du type de politiques protectionnistes qui sont utilisées actuellement. Il fait état aussi des coûts pour les citoyens des régions et pour la société, le Canada entier. Nous espérons qu'au niveau des aéroports, nous pourrons avoir l'appui du Comité auprès du ministre pour bien lui faire comprendre que les régions qui vivent déjà dans des situations économiques très fragiles ne peuvent prendre en charge ces infrastructures sans que le ministre ne prenne lui-même ses responsabilités.

• 1255

De cette façon, on pourra s'assurer que le ministre sera perçu vraiment comme le ministre des voyageurs, des citoyens canadiens et des gens de toutes les régions du pays, et non pas comme strictement le ministre des transporteurs et des problèmes des transporteurs.

Si vous me le permettez, j'aimerais ajouter un petit mot sur les ports. La Chambre de commerce de Baie-Comeau est en train de participer à la formation d'un comité au niveau du transfert de l'aéroport et du port, comme je l'ai dit plus tôt. Quant au port, cette infrastructure est essentielle au développement économique de notre communauté. Cependant, le maintien de cette infrastructure devra, selon nous, prévoir un équilibre au niveau du maintien à long terme de l'intégrité des infrastructures du type du programme PIA dont il est question dans la politique nationale des aéroports.

Nous voulons souligner qu'en ce qui a trait au port de Baie-Comeau, qui vient de terminer des rénovations importantes, malheureusement, personne, dans la planification qui a été faite, n'a pu prévoir la nécessité d'avoir des services ferroviaires ou une voie ferrée sur le quai pour pouvoir l'utiliser efficacement. Cela fait qu'aujourd'hui, son utilisation a beaucoup diminué. C'est dû principalement au fait que nos grandes entreprises utilisent de plus en plus le transport ferroviaire et que le quai de Ports Canada n'est pas utilisable à cette fin.

Donc, s'il était possible que des fonctionnaires de se penchent sur l'opportunité d'offrir des services de rail et d'entreposage de wagons sur le quai, cette infrastructure pourrait permettre un développement plus grand de notre installation.

[*Traduction*]

consumer choice. We recognize that this requires some difficult choices.

We note, in the document on the airport national policy, that the minister's priority is to ensure national carriers are healthy and viable. That is his goal. He says the national transportation policy aims to have viable and efficient national carriers.

When the minister says such things, we think it means: We plan to pursue and strengthen our protectionist policies for national carriers and this maintain a policy that results in considerable additional costs to people in outlying areas and in economic problems.

Mr. Chairman, I do not want to take up too much time. I would simply like to say that the brief sheds some light on the type of protectionist policies being followed. It also provides information on the costs to citizens in regional areas and to Canada as a whole. As far as the airports are concerned, we hope can rely on the committee to transmit our views to the minister and tell him that regional economies are already suffering a great deal and cannot take over those facilities if the minister does not also assume some responsibility himself for them.

That way we will be sure the Minister is really perceived as a Minister who is on the side of travellers, Canadian citizens and people from every region of this country, and not just on the side of carriers and their problems.

If I may, I would like to say a few words about ports. As I said earlier, the Baie-Comeau Chamber of Commerce is involved in setting up a committee for airport and port transfers. Port facilities are essential to our community's economic development. However, we think that to keep the port facilities running for a long period of time we will need help similar to that provided by the Capital Assistance Program, which is part of the national airport policy.

We wish to point out that, unfortunately, when the Baie-Comeau port, which has just undergone huge renovations, was planned, no one had realized that to use the port correctly, there would have to be train service or a railline on the wharf. So now use of this facility has a very definite has greatly declined. This is due mostly to the fact that our major businesses are increasingly choosing rail transportation and the Ports Canada dock cannot be used for that.

Therefore, if government officials could look at providing rail and car storage services on the dock, we might be able to enlarge our facilities.

[*Text*]

Deuxièmement, il y a un problème au niveau de la tarification qui fait que les compagnies n'utilisent pas le quai autant qu'elles le devraient. Enfin, on vous demande, si la chose est possible, là comme dans le transport aérien, de diminuer les politiques protectionnistes qui s'exercent à l'endroit des transports ferroviaires dans l'Ouest, de manière à ce que la Voie maritime du Saint–Laurent puisse compétitionner de façon équitable avec le train dans l'Ouest.

Comme vous le savez, le train est un monopole d'État aussi, même un duopole. Le CN appartient à l'État et, même s'il y a des politiques de privatisation qui sont en cours, il reste que la concurrence intermodale est importante au même niveau que la concurrence entre chacun des modes. Dans l'aviation, il n'y a pratiquement pas de concurrence entre les transporteurs. Il est important, et tout le monde est d'accord, si on se fie à ce qu'on lit dans la loi, qu'il existe une saine concurrence entre les modes de transport.

En conclusion, nous demandons essentiellement, d'abord et avant tout, que les grands principes de la loi s'appliquent au lieu d'être dilués et effacés progressivement au fil des ans par des politiques protectionnistes et que la concurrence s'exerce pleinement au Canada.

Dans un contexte comme celui–là, l'avenir de nos régions et du pays entier est beaucoup plus prometteur que dans un contexte où on étouffe les régions en glissant sous le tapis des infrastructures qui ne sont pas rentables parce que les politiques sont telles que l'achalandage est en chute libre. Je vous remercie, monsieur le président.

Mme Terrana: Bonjour, monsieur Breton. Je viens de Vancouver. J'étais avec le groupe de travail du CN et, comme vous le savez, nous avons parlé avec beaucoup de municipalités. Je crois qu'il se passera quelque chose dans ce domaine et que le ministre des Transports préparera une politique nationale sur tous les modes de transports. L'exercice que nous faisons aujourd'hui a beaucoup à faire avec l'élaboration d'un politique nationale. Jusqu'à ce jour, nous avons toujours examiné ces modes séparément.

• 1300

Baie–Comeau a–t–elle besoin d'un aéroport? Y a–t–il d'autres modes de transport à Baie–Comeau?

M. Breton: Baie–Comeau a besoin d'un aéroport de façon impérative, il n'y a aucun doute là–dessus. Baie–Comeau est à cinq à six heures de route de la ville de Québec et à sept ou huit heures de la ville de Montréal. De plus, on doit tenir compte du fait qu'il y a un bateau à prendre pour se rendre à Québec ou à Montréal, et qu'il n'existe pas d'infrastructure ferroviaire. Donc, les seuls moyens de transport qui existent sont le véhicule avec une traversée en bateau et l'avion. L'avion, à Baie–Comeau, est un outil fondamental. Malheureusement, nos gens d'affaires, que je représente ici, souffrent de la situation et ont dû délaisser le transport aérien en plus des affaires qu'ils font avec les grands centres parce que ce n'est plus abordable.

Mme Terrana: C'est vraiment sérieux. Combien d'emplois crée l'aéroport de Baie–Comeau?

M. Breton: C'est une bonne question. Je crois que c'est autour d'une vingtaine d'emplois, mais je ne peux vous l'assurer absolument.

[*Translation*]

Secondly, there is a problem with rate setting that has meant that companies do not use the dock as much as they should. Also, if possible, we would like you to decrease protectionist policies, as you have done for air transportation, that affect rail transport in western Canada, so that the St. Lawrence Seaway can compete on an equal footing with trains in western Canada.

As you know, rail service is also a government monopoly, if not a duopoly. CN is government–owned, and although there are privatization policies, the fact remains that intermodal competition is as fierce as within each mode of transport. In aviation, there's practically no competition among carriers. If we are to believe the Act, there ought to be healthy competition between the various modes of transport. Everyone agrees on that.

In conclusion, we are essentially asking that the thrust of the bill be to strenghten rather than dilut and gradually replace its provisions over the years with protectionist policies. Competitive forces should govern the industry in Canada.

If that were the case, our regions and the entire country would have a far brighter future than if you burden the regions with money–losing infrastructures because the policies are making business disappear. Thank you, Mr. Chairman.

Mrs. Terrana: Good afternoon, Mr. Breton. I am from Vancouver. I was with the CN task force and as you know we spoke with a lot of municipalities. I think something is going to happen and that the Transport Minister will draft a national policy on all modes of transport. What we are doing today has a lot to do with drafting a national policy. Thus far, we have looked at each mode separately.

Does Baie–Comeau need an airport? Are there other means of transportation in Baie–Comeau?

Mr. Breton: There is not doubt about the fact that Baie–Comeau needs an airport. Baie–Comeau is a five–to six–hour drive from Quebec City and a seven–or eight–hour drive from Montreal. In addition, we have to account for the fact that you need to take a boat in order to get to Quebec City or Montreal, and that there is no rail infrastructure. Therefore, the only means of transportation are the car, and this includes taking the ferry as well, or the plane. The plane is an essential tool in Baie–Comeau. Unfortunately, our business people, whom I represent here, have been suffering from the situation and have had to abandon air transportation and stop doing business with the major centres because the cost is no longer affordable.

Mrs. Terrana: This is really serious. How many jobs are created by the Baie–Comeau Airport?

Mr. Breton: That is a good question. I believe that there are about 20 jobs, but I'm not absolutely sure about this.

[*Texte*]

Mme Terrana: Une vingtaine.

M. Breton: Oui.

Mme Terrana: Et le port?

M. Breton: Au port, il y a peu d'emplois. Il faut bien comprendre que le port de Baie–Comeau est constitué d'infrastructures privées. La plus grande aluminerie au Canada est à Baie–Comeau, la Reynolds y a ses installations, la Cargill, qui est dans l'Ouest également, y a des installations, des élévateurs à grain et son propre quai, et la scierie des Outardes, qui doit doubler sa production bientôt, utilise aussi le quai. Le quai fédéral lui–même est moins utilisé parce que, de plus en plus, on utilise le train. Le quai ne possède pas d'infrastructures qui permettent son utilisation.

Mme Terrana: Y a–t–il une possibilité que vous perdiez également le train?

M. Breton: Non, le train va rester. Le train n'existe pas entre Québec et Montréal. Il y a un traversier–rail qui va de Matane à Baie–Comeau et il fonctionne de plus en plus. Si vous me dites qu'on va se le faire couper, on fera une autre audience parce que je n'ai pas entendu parler de cela.

Mme Terrana: Quelles municipalités vont participer au comité sur le développement de l'aéroport et du port? Il y a Sept–Îles, Baie–Comeau et qui d'autre?

M. Breton: Le port et l'aéroport de Baie–Comeau seront pris en charge par un comité. La municipalité régionale de comté est à former un comité avec la Chambre de commerce, la ville de Baie–Comeau et d'autres intervenants.

Pour le port, il y a une société portuaire de Baie–Comeau qui est en préparation, dans le même but, et qui doit tenir ses premières rencontres dans les semaines qui viennent. J'en parlais encore cette semaine avec M. Rousseau, de la ville.

Mme Terrana: Il n'y a pas de liaison avec les autres aéroports et les autres ports. Je croyais que vous alliez former un comité de plusieurs municipalités.

M. Breton: Actuellement, cette possibilité n'a pas été envisagée. Ce pourrait être une chose à envisager, mais il faut voir que les besoins sont très différents d'un endroit à l'autre. En ce qui a trait au port de Sept–Îles, par exemple, les gens viennent de vous dire que le gros de l'économie se transige à partir du quai fédéral, alors que dans notre cas, ce sont les installations privées qui sont supportées par un quai fédéral très important pour le développement de l'économie, mais qui manque de possibilités. Une des possibilités fondamentales est d'entreposer des wagons de train, etc.

Mme Terrana: Merci.

Mr. Gouk: I have received a quite large brief—in fact, I had a delegation from you in my office—and I've reviewed that. I've also sent that on to airlines to get their response to it, to see how they care to deal with that. I've just received a response from one of the airlines, which I haven't reviewed yet.

[*Traduction*]

Mrs. Terrana: About 20.

Mr. Breton: Yes.

Mrs. Terrana: And the port?

Mr. Breton: There are very few jobs at the port. You must understand that the port in Baie–Comeau is made up of private facilities. The largest aluminum refinery in Canada is located in Baie–Comeau, where the Reynolds Company has its own facilities. Cargill, also located in the western section, has its own facilities, grain elevators and its own wharf, and the Outardes saw mill, which will soon be doubling its production, also uses the wharf. The federal wharf is not used as much any more because people are turning more and more to the train. The wharf does not have the facilities that would enable it to be used to any great extent.

Mrs. Terrana: Could you possibly lose the train as well?

Mr. Breton: No, the train will stay. There is no train between Quebec City and Montreal. There is a passenger, car and train ferry that goes from Matane to Baie–Comeau which is running more and more often. If you tell me that this is going to be eliminated, we will hold another hearing because I have not heard anything about this.

Mrs. Terrana: Which municipalities will be participating in the airport and port development committee? There will be Sept–Îles, Baie–Comeau and who else?

Mr. Breton: The Baie–Comeau port and airport will be covered by a committee. The regional county municipality will be establishing a committee with the Chamber of Commerce, the city of Baie–Comeau and other participants.

As far as the port is concerned, we are currently organizing a Baie–Comeau port corporation, which will be along the lines of the other committee and which will be holding its first meetings in the next few weeks. I spoke to Mr. Rousseau, of the municipality about this matter just this week.

Mrs. Terrana: You are not doing any liaison work with the other airports and ports? I thought that you were going to form a committee comprising several municipalities.

Mr. Breton: For the time being, this possibility has not been given any thought. This could be something that we could consider in the future, but you have to understand that the needs vary a great deal from one place to the other. Let's take the example of the port in Sept–Îles. People have just told you that most of the business is done at the federal wharf. In our case, however, most of the business is done at the private facilities which are supported by a federal wharf that is very important for the development of the economy, but which is lacking as far as services are concerned, such as the capacity to store rail cars, etc.

Mrs. Terrana: Thank you.

M. Gouk: J'ai reçu un mémoire assez volumineux—en fait, votre groupe a envoyé une délégation à mon bureau—et je l'ai étudié. J'ai également envoyé ce mémoire aux lignes aériennes pour obtenir leurs commentaires, pour savoir comment ils voient la question. Je viens de recevoir la réponse d'une société aérienne, mais je ne l'ai pas encore lue.

[*Text*]

It was my understanding when you presented this that it was being presented to the transport minister as well for his response. Have you received a response from the minister?

Mr. Breton: We did receive a response from the minister. In fact, we received a letter at the beginning of January, and the minister invited us to a meeting, which will be held around February 23 in Quebec. We should meet with officials from different ministries. I mean the ONT, Office national des transports. There will be the Tribunal de la concurrence and two persons from Transport Canada. There will be representatives of the cabinet. I think there will be someone from Industry Canada, Mr. Manley. There's Mr. Paul Martin, who has the responsibility of le Bureau fédéral de développement régional du Québec.

• 1305

We hope to discuss that brief at that time to see what can be done. But what we understand is that, necessarily, politics will be changed. I don't know when and how, but I think there is no way to do something seriously without changing the politics itself.

Consider what the two commissions recommend. They are the Royal Commission on Transportation and the Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada.

They say there should be a change in the law to make sure that competition exists. The other commission also, the Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, says the same thing. There must be a change in the law to make sure that real competition exists, which is not the case right now.

Mr. Gouk: If you receive some specific response or hopefully a tentative solution to your concerns from that meeting, I would be very pleased to receive a copy of it.

Mr. Breton: Certainly, Mr. Gouk.

Mr. Gouk: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Gouk.

Mr. Canuel.

M. Canuel (Matapédia—Matane): Vos problèmes sont sensiblement les mêmes que ceux des autres aéroports dans des régions commes les nôtres. Vous avez parlé de concurrence. Là, je voudrais avoir une explication. On me dit très souvent qu'une compagnie peut exagérer avec la tarification, et c'est probablement vrai. Cependant, je vois parfois deux compagnies différentes, l'une à côté de l'autre; un avion décolle à 7h45 alors que l'autre décolle à 8h10. Parfois, il n'y a que deux ou cinq personnes dans un des avions et dix dans l'autre. Parfois, c'est moins.

Si la concurrence était encore plus forte, pensez–vous que les compagnies pourraient se permettre une tarification moindre? Si on veut prendre nos aéroports, il faut trouver une solution. Croyez–vous que cela ferait partie de la solution?

M. Breton: Fondamentalement, je n'ai aucun doute sur le fait que cela ferait partie de la solution. Vous parlez des avions d'Air Canada ou de Canadien International, d'Air Alliance ou d'Inter–Canadien qui partent aux mêmes heures et qui n'ont

[*Translation*]

Je croyais comprendre que vous aviez présentee ce mémoire au ministre des Transports en même temps pour obtenir sa réponse. Avez–vous reçu la réponse du ministre?

M. Breton: Nous avons reçu une réponse du ministre. Effectivement, nous avons reçu une lettre au début du mois de janvier, et le ministre nous a invités à une réunion qui aura lieu aux alentours du 23 février, à Québec. Nous devrions avoir l'occasion de dialoguer avec les fonctionnaires de divers ministères. Je veux dire l'Office national des transports. Il y aura également the Tribunal de la concurrence et deux représentants de Transports Canada. Il y aura des représentants du Cabinet. Je crois que le ministre de l'Industrie, M. Manley, sera là. Il y aura M. Paul Martin, qui est chargé du Bureau fédéral de développement régional du Québec.

Nous espérons discuter de ce mémoire au cours de cette rencontre afin de voir ce qui peut se faire. Mais nous sommes d'avis qu'il faudra nécessairement faire des changements d'ordre politique. Je ne sais pas quand ni comment, mais je crois qu'il est impossible de faire quoi que ce soit de sérieux sans changer l'aspect politique.

Voyez ce que recommandent les deux commissions, je veux dire la Commission royale sur le transport et la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada.

Elles ont dit qu'il fallait modifier la loi pour garantir qu'il y ait concurrence. L'autre commission aussi, la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, a tiré la même conclusion. Il faut modifier la loi pour instaurer une véritable concurrence, ce qui n'est pas le cas actuellement.

M. Gouk: Si vous recevez une réponse précise ou si l'on vous présente une solution provisoire à cette rencontre, j'aimerais bien en recevoir copie.

M. Breton: Nous y verrons, monsieur Gouk.

M. Gouk: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Gouk.

Monsieur Canuel.

Mr. Canuel (Matapédia—Matane): Your problems are more or less the sames as those experienced by other airports in areas such as ours. You talked about competition. I would like some clarification on this. I am often told that companies can charge outrageous prices and that is probably true. However, I sometimes see two airplanes from two different companies, one beside another; one of them takes off at 7h45 and the other at 8h10. There maybe only two or five persons in one of the airplanes and a dozen in the other one. Sometimes there are even fewer than that.

If competition was increased, do you think companies could afford to lower prices? If we want to keep our airports, we must find a solution. Do you believe that would be part of the solution?

Mr. Breton: Fundamentally, I have no doubt that this would be part of the solution. You are talking about airplanes of various companies, Air Canada or Canadian International, Air Alliance or Inter–Canadien, leaving the same airport at the

[*Texte*]

personne à bord, ou deux ou trois passagers, qui ont des tarifs exorbitants et qui ont des systèmes de points bonis. Chaque fois que vous allez à l'épicerie, les gens se battent pour vous donner des points bonis. C'est l'exemple type d'un environnement non concurrentiel.

Ces gens-là ont développé des politiques de surcapacité au niveau des aéroports, ce qui fait qu'ils vont aller six ou huit fois par jour dans votre aéroport pour avoir la certitude que le petit transporteur qui est là ne prendra pas deux ou trois passagers à 12h15 et qu'il ira à Québec ou à Montréal pour la moitié du prix qu'ils chargent, eux. Vous comprenez? En venant régulièrement, aux mêmes heures, on s'assure qu'il n'y aura pas de possibilité pour un autre transporteur de s'installer ici. Si d'aventure un autre transporteur devait s'installer, la Loi sur la concurrence est tellement large au niveau des transports—ou elle s'applique tellement peu—qu'ils n'hésiteront pas à utiliser les prix d'éviction. Les prix d'éviction, vous avez vu ce que cela a fait à Air Madeleine. Cela n'a pas été long.

«Si tu veux t'installer et nous compétionner, mon ami, ce ne sera pas long. On va couper nos prix de 40 p. 100 sur les trois destinations que tu couvres, la même journée, les deux ensemble. Six mois plus tard, la compagnie est disparue. Ils ont fait la même chose avec Nationair, avec City Express, etc.

C'est l'exemple type d'un marché où il n'y a pas de concurrence. Mettez de la concurrence, donnez la chance aux gens des régions de voyager dans un avion plus modeste, à moitié prix, et ceux qui voudront prendre la Cadillac la prendront. Mais la Cadillac viendra une fois le matin et une fois le soir. Là, ce sera rentable pour eux. Tu donnes des services et il y a des gens qui ont les moyens de payer le prix demandé.

Rapidement, les tarifs vont s'ajuster et les choses vont revenir à la normale. L'exemple des États-unis est typique. Aux États-Unis, ils ont fait la même chose que nous; ils ont installé la déréglementation.

[*Traduction*]

same time with nobody on board or only two or three passengers and yet the tariffs are exorbitant and there are bonus point systems. At the grocery stores, they are fighting over who will give you the most bonus points. This is typical of a non-competitive environment.

They have developed policies of over-capacity at airports. That is, they will have six or eight daily flights in your airport to be certain that the small carrier who is based at that airport will not be able to serve two or three passengers at a given hour or to go to Quebec or Montreal for half the price they charge. Do you understand? By having numerous regular flights, they ensure that there will not be any possibility of another carrier setting up shop here. If another carrier ever tries to do so, the Competition Act is so broad in the transportation area or it applies so little that they will not hesitate to set fire-sale prices. You have seen what undercutting has done to Air Madeleine. It did not last long.

So they say, "if you want to set up shop here and try to compete with us, my friend, it won't last long. We will cut our prices by 40% on the three cities that you serve and we will serve them on the same day and both together. "Six months later, the small company has disappeared. That's what they did with Nation Air, with City Express and so on.

It is the typical situation of a market where there is no competition. Put in some competition, give the people in the regions the opportunity to travel in a smaller airplane for half the price and let those who want to travel in style get aboard a Cadillac. But that Cadillac-type airplane will come only twice a day, in the morning and in the evening. Then it will be profitable for them. You provide services and there are people who have the means to pay the price being asked for them.

Very quickly, there will be an adjustment in prices and things will come back to normal. The example of the United States is typical. In the US, they did the same as we did here, that is, they deregulated.

• 1310

La différence, c'est que le gouvernement américain avait la volonté de l'appliquer, alors qu'ici, le gouvernement avait plutôt la volonté de protéger ses transporteurs.

Aux États-unis, les sept transporteurs les plus importants se sont réunis, se sont parlés et on dit: On va monter nos prix, puis on va s'organiser ensemble. Parfait. Le gouvernement américain a carrément intenté des poursuites pour collusion contre les sept plus gros transporteurs américains à ce moment-là. Et là les transporteurs se sont aperçus que ce n'était pas des farces, qu'ils ne pourraient plus faire ce qu'ils voulaient.

Le poursuite, comme cela arrive souvent aux États-Unis, s'est réglée hors cours pour une somme de 500 millions de dollars. C'est une chose impensable au Canada, dans le contexte actuel. Voyez-vous le gouvernement aller poursuivre Air Canada et Canadian International? C'est impensable dans le contexte actuel.

Dans un contexte de saine concurrence, ces gens-là seront efficients, utiliseront des avions de la bonne grosseur, au bon moment, pour donner des services comme il se doit et offrir des prix concurrentiels aux gens qui désirent voyager.

The difference is that the American government had the will to implement it while here, the government was rather inclined to protect its carriers.

In the United States, the seven major carriers sat around a table and decided to jack up their prices and get organized. Everything was sweet until the American government stepped in and sued them for collusion. That's when the seven major American carriers discovered that the joke was over and that they could not go on doing whatever they pleased.

As often happens in the United States, the suit was settled out of court, for $500 million. That would be unthinkable in Canada in the present context. Can you imagine the government suing Air Canada and Canadian International? It is unthinkable in this context.

In a context of healthy competition, these people will be efficient, will use carefully chosen aircraft at the right time to offer the right services at competitive prices to the travelling public.

[*Text*]

The Chairman: I'm getting a little bit of a mixed signal from our witness.

Mr. Breton, I hear what you're telling me vis–à–vis what the problems are, and your blanket solution is more competition. But we have Canadian and we have Air Canada. If another airline wanted to come along and compete with them tomorrow, it could, but you know that won't happen because it's too expensive for the airline to get started and there aren't the passenger numbers to justify them coming into the market with Air Canada and Canadian.

So what are you suggesting? Are you suggesting that the government should now intervene and regulate air fares?

Mr. Breton: No, certainly not. Exactly the contrary. What we're saying is that the same thing as is in the United States should happen, which is to let the competition do its work. If Air Canada and Canadian are not efficient companies, then they'll die and new ones will go on and give what the consumer needs. These companies—

The Chairman: Let's follow that scenario through. For the sake of argument, let's say that Canadian will cease to exist tomorrow. That leaves you with one airline, Air Canada.

Mr. Breton: Yes. Well, you'll have the same problem as you have today: no competition.

What we're saying and what we said to the minister is that first you should let *les lois du marché*, market laws, work. Then if Americans have to come, they'll come in and give the service. What we know is that in our regions we have companies that can give the service as well as—

The Chairman: You said let the Americans come in and do the service?

Mr. Breton: That's what I said, if we need this in order to make sure that we have correct prices.

The Chairman: What will we do with the 16,000 people who will have lost their jobs at Canadian and then the other few tens of thousands who will have lost their jobs at Air Canada because the Americans came in and market levels took over in Canada and now we have U.S. Air and Delta and all the others flying around Canada? What do we do with literally almost 45,000 people who are going to be unemployed as a result of your plan?

Mr. Breton: Sir, these 45,000 people, to me, are nothing compared with the cost to our region of the status quo. I'm sure that whenever competition comes in, you'll have more companies and more workers in aviation than today.

The Chairman: We don't have the passengers to do that. You're assuming that your passenger levels are high enough to have two, three, or four American airlines come in and offer you business.

[*Translation*]

Le président: Il me semble que le message de notre témoin est quelque peu ambigu.

Monsieur Breton, vous nous dites que la solution à tous les problèmes que vous décrivez, c'est d'accroître la concurrence. Mais nous avons ici Canadien International et Air Canada. Si une autre compagnie aérienne voulait venir leur faire concurrence demain, elle pourrait le faire, mais vous savez que cela n'arrivera pas parce que le démarrage serait trop coûteux et qu'il n'y a pas suffisamment de passagers pour justifier le coût de s'implanter dans le marché pour faire concurrence à Air Canada et à Canadien.

Alors, que proposez–vous? Dites–vous que le gouvernement pourrait intervenir et réglementer les tarifs aériens?

M. Breton: Non, certainement pas. Exactement le contraire. Ce que nous disons, c'est qu'il faudrait faire ici exactement ce qu'on a fait aux États–Unis, c'est–à–dire laisser la concurrence s'exercer librement. Si Air Canada et Canadien ne sont pas des compagnies efficaces, elles disparaîtront et de nouvelles compagnies prendront leur place et répondront aux besoins des consommateurs. Les compagnies. . .

Le président: Appliquons cette logique jusqu'au bout. Aux fins de la discussion, disons que la compagnie Canadien disparaît demain. Il ne nous resterait qu'une seule compagnie aérienne, Air Canada.

M. Breton: Oui. Eh bien, on se retrouverait avec le même problème qu'aujourd'hui, c'est–à–dire l'absence de concurrence.

Ce que nous disons et ce que nous avons dit au ministre, c'est qu'il faut premièrement laisser les lois du marché fonctionner. Ensuite, si les Américains doivent venir, ils viendront et offriront les services. Nous savons que dans nos régions, nous avons des compagnies qui peuvent offrir le service aussi bien. . .

Le président: Vous avez dit «Laissons les Américains venir et offrir le service»?

M. Breton: C'est ce que j'ai dit, si c'est ce qu'il faut pour nous assurer d'avoir des prix raisonnables.

Le président: Que ferons–nous des 16 000 personnes qui auront perdu leur emploi chez Canadien et des quelques dizaines de milliers d'autres qui auront été licenciées par Air Canada à la suite de l'arrivée des Américains qui se seront emparés du marché canadien, quand les compagnies U.S. Air et Delta et toutes les autres occuperont le marché canadien? Que ferons–nous de ces quelque 45 000 personnes qui se retrouveront en chômage si l'on applique votre plan?

M. Breton: Monsieur, ces 45 000 personnes, à mes yeux, ne sont rien en comparaison de ce que le statu quo coûte à notre région. Je suis certain que quand la concurrence s'exercera, il y aura davantage de compagnies et davantage de travailleurs dans l'aviation qu'il y en a aujourd'hui.

Le président: Nous n'avons pas suffisamment de passagers pour cela. Vous supposez qu'il y ait suffisamment de passagers pour avoir deux, trois ou même quatre compagnies aériennes américaines en activité ici.

[*Texte*]

Mr. Breton: No, what we're saying is let the companies compete and forget that duopoly. We're sure that here in the region we have small companies that can give the service. If you don't want to let the Americans come in, then let our companies develop with the centre.

Now it's almost impossible. *Les aéroports pivots*, which are the centre airports like Montreal or Toronto, are completely controlled by the two transporters. If one of our small transporters wants to bring us into Montreal, then he'll bring us on the other side of the tarmac, *de l'autre côté de la piste*, and the passengers will have to cross the tarmac. It's dangerous and there is no place to receive them at the airport. This is because these companies control the centre airports and it's almost impossible for the little companies to give service.

The Chairman: I think the problem is a little bit more difficult than simply parking the plane on the other side of the tarmac and asking people to come across.

Mr. Breton: No, I understand the problem.

The Chairman: There are the fees and the slots and the gates and all the rest that has to come into it, and all that costs money as well.

• 1315

That's the market of Pearson International saying if you want to land here or take off it will cost you $140 or something like that each time. There's a fee associated with that. Small airlines can't do it. So are you asking me to regulate the airport so they can afford to land?

Mr. Breton: No, we are asking you essentially to let the market forces work as the two other commissions concluded. Let the small, medium–sized and large companies in the market do their work and make the price come to a reasonable level. That is not the case right now.

The Chairman: Therein lies the problem between you and me. I'm saying the price is high because there aren't enough passengers. There aren't enough passengers so a high price has to be paid for landing at an airport, getting a gate or even finding a slot to fly in. Because there aren't enough passengers, you can't get a flight from Baie–Comeau to land at Pearson. Because there aren't enough passengers, it keeps coming back to the same thing. So your market forces theory goes out the window if you don't have enough passengers to pay the bill.

Mr. Breton: I do understand. I'm saying now, with the over–capacity problem, the two big companies control the market. They set the prices they want and come into each airport whenever they want, which is nonsense and costs a lot of money, a lot of profitability.

I think an interesting solution would be to make sure the second and third–level airlines are able to reach the centres and give the service. Then there would be real competition in prices and services. It's certainly not my job to find it, but I'm sure there is a way to do that because that's what the law says.

[*Traduction*]

M. Breton: Non, ce que nous disons, c'est laissons les compagnies se faire librement concurrence et mettons fin à ce duopole. Nous sommes certain qu'ici, dans la région, nous avons de petites entreprises qui peuvent offrir le service. Si vous ne voulez pas laisser les Américains venir chez nous, alors laissez nos compagnies se développer.

Aujourd'hui, c'est presque impossible. Les aéroports pivots, c'est–à–dire les grands aéroports comme Montréal et Toronto, sont entièrement sous l'emprise des deux transporteurs. Si l'un de nos petits transporteurs veut ouvrir une liaison sur Montréal, il devra nous faire descendre de l'autre côté de la piste, *on the other side of the tarmac* et les passagers devront la traverser à pied. C'est dangereux et il n'y a pas de place pour les accueillir à l'aéroport. C'est parce que les grandes compagnies contrôlent les aéroports pivots et qu'il est presque impossible pour les petites compagnies d'offrir le service.

Le président: Je pense que le problème est un peu plus compliqué que de simplement stationner l'avion de l'autre côté de la piste et de demander aux gens de traverser à pied.

M. Breton: Non, je comprends le problème.

Le président: Il y a la question des droits et des créneaux aux aires de débarquement et tout le reste, et tout cela coûte aussi de l'argent.

C'est le marché de l'aéroport international Pearson. Si l'on veut atterrir ou décoller à cet aéroport, il en coûte environ 140$ à chaque fois. Tout cela coûte de l'argent et les petites compagnies aériennes ne peuvent pas se le permettre. Est–ce que vous réclamez que l'on réglemente l'aéroport pour que ces compagnies puissent y atterrir?

M. Breton: Non, nous vous demandons esssentiellement de laisser jouer les forces du marché, comme l'ont conclu les deux autres commissions. Laissez les compagnies, qu'elles soient petites, moyennes ou grandes, se faire librement concurrence sur le marché et laisser les prix s'établir à un niveau raisonnable. Ce n'est pas le cas actuellement.

Le président: C'est là qu'est tout le problème entre vous et moi. Je dis que le prix est élevé parce qu'il n'y a pas suffisamment de passagers. Il n'y a pas suffisamment de voyageurs, de sorte qu'il faut payer cher pour atterrir à un aéroport, pour obtenir un créneau pour débarquer les passagers ou même pour atterrir. Parce qu'il n'y a pas suffisamment de voyageurs, on ne peut pas avoir un vol de Baie–Comeau à Pearson. C'est parce qu'il n'y a pas assez de voyageurs, on n'en sort pas. De sorte que votre théorie des forces du marché ne tient plus debout si vous n'avez pas suffisamment de voyageurs pour payer la note.

M. Breton: Je comprends. Je dis qu'actuellement, à cause du problème de surcapacité, les deux grandes compagnies contrôlent le marché. Elles fixent les prix qu'elles veulent et desservent tous les aéroports à leur gré, quand elles le veulent, ce qui n'a aucun sens et coûte beaucoup d'argent et réduit de beaucoup leur rentabilité.

Je crois qu'une solution intéressante serait de s'assurer que les compagnies aériennes de deuxième et troisième catégorie puissent desservir les aéroports pivots. Alors il y aurait une véritable concurrence dans les services et dans les prix. Ce n'est assurément pas à moi qu'il incombe de trouver le moyen de le faire, mais je suis certain qu'il y a moyen de le faire parce que c'est ce que dit la loi.

[*Text*]

M. Guimond: J'avais lu le mémoire que vous aviez remis à M. Young au mois de novembre. Ai–je bien compris que sa réponse a été la tenue d'une rencontre avec des hauts fonctionnaires de différents ministères, le 23 février prochain?

M. Breton: Oui. Cependant, dans la lettre en question, le ministre nous dit qu'il a l'intention de nous offrir de débroussailler le terrain pour permettre de chercher des solutions. On se rend à Québec dans l'espoir qu'on pourra, dans une étape subséquente, s'asseoir et chercher les vraies solutions.

M. Guimond: J'ai lu en diagonale le mémoire que vous déposez aujourd'hui. J'aurai l'occasion d'en faire une lecture à tête reposée, mais je voudrais simplement savoir. . .Il n'y a pas de cachette entre nous, monsieur Breton. Nous nous sommes parlés et nous allons continuer à nous parler. Proposez–vous encore la recommandation 6, soit une commission royale d'enquête ou une enquête quasi criminelle par la GRC? Je vous avais dit que, selon moi, bien humblementm avec ma formation d'avocat, ce n'était pas le moyen le plus approprié. Faites–vous toujours cette demande aujourd'hui?

M. Breton: Non. Nous ne la formulons plus parce qu'entre–temps, nous avons rencontré les gens du Bureau de la concurrence qui nous ont dit que notre loi était une passoire, que c'était un fromage gruyère, que n'importe qui pouvait faire ce qu'il voulait dans le domaine des transports, ou à peu près, au niveau de la concurrence. En conséquence, les prix d'éviction et le monopole avec les surcapacités et les contrôles d'aéroports, etc, tout cela est normal. Le gars nous a dit carrément: Cela s'appelle du parallélisme conscient. Ce parallélisme nous coûte cher et on ne peut plus se le permettre.

M. Guimond: Merci.

The Chairman: Thank you, Mr. Guimond.

Mr. Breton, I have just one quick question. Are you the president of the chamber of commerce?

Mr. Breton: I'm the vice–president.

The Chairman: I've heard your argument about market forces. Let's say there is an airport in a community and this particular airport has suffered from lack of passenger traffic over the last years, so numbers are decreasing. Should the federal government continue to subsidize that particular airport if, for example, it has a problem with the structure of its building or something needs to be repaired? Should we continue to help them?

• 1320

Mr. Breton: Sir, if it's a reasonable thing, certainly.

The Chairman: If it's a reasonable thing?

Mr. Breton: If it's reasonable. There is a reasonable question in this. But what I want to make clear is that if, in the airports in Quebec, the seven original airports, there has been a mean decrease of 33% of passengers—that is what's written in the brief—that is essentially due to the protectionist politics of the government. That is the main reason.

[*Translation*]

Mr. Guimond: I read the brief that you gave Mr. Young back in November. Did I understand you to say that his answer was to organize a meeting with officials of various departments on February 23rd next?

Mr. Breton: Yes. However, in his letter, the Minister told us that he intended to offer to do some of the legwork in order to seek solutions. We are going to Quebec City in the hope that he will subsequently be able to sit down with us and seek real solutions to the problem.

Mr. Guimond: I read quickly through the brief that you are tabling today. I will have the opportunity to read it fully later on, but I would simply like to know. . . There are no secrets between us, Mr. Breton. We talked and we will continue to talk. Do you still maintain recommendation number 6, that is the creation of a Royal Commission or a quasi–criminal inquiry by the RCMP? I told you that in my view, with all due respect, and given my background as a lawyer, it is not the most appropriate means. Do you maintain that request today?

Mr. Breton: No. We are not requesting that anymore because in the meanwhile we have met with the people from the Competition Office who told us that our legislation in that area is full of loopholes, that it is worse than Swiss cheese, that anyone can do almost anything in the area of transportation, as far as competition is concerned. Consequently, predatory prices and monopoly with overcapacity and airport controls and so on, all that is mormal. The guy told us flatly, «That's called deliberate duplication.» It's costing us a lot of money and we can no longer afford it.

Mr. Guimond: Thank you.

Le président: Merci, monsieur Guimond.

Monsieur Breton, j'ai une dernière question rapide. Êtes–vous président de la Chambre de commerce?

M. Breton: J'en suis le vice–président.

Le président: J'ai entendu votre argumentation au sujet des forces du marché. Disons que, dans une localité, il y a un aéroport qui souffre depuis un certain nombre d'années de la baisse du trafic voyageur. Le gouvernement fédéral devrait–il continuer à subventionner cet aéroport si, par exemple, l'immeuble a besoin de réparations? Devrait–on continuer à les aider?

M. Breton: Monsieur, si c'est raisonnable de le faire, certainement.

Le président: Si c'est raisonnable?

M. Breton: Si c'est raisonnable. Il faut bien sûr que ce soit raisonnable. Je veux toutefois qu'une chose soit très claire :si, dans les aéroports du Québec, les sept aéroports originaux, il y a eu une baisse moyenne de 33 p. 100 du nombre de voyageurs, c'est le chiffre qui figure dans le mémoire, cette baisse est due essentiellement à la politique protectionniste du gouvernement. C'est la principale raison.

[*Texte*]

Given the fact that there is no competition, the two transporters come together, fix the price they want and work the way they want. And in the way they want, you understand that the businessmen are the target for them to get the money. They get a lot of money from the businessmen. They get very little money from the—how do you say?—*les vacanciers.*

The Chairman: The vacationers.

Mr. Breton: They get very little money from these people. They give their *points bonis*, their *politique de fidélisation*, and the more they do that the worse it is.

The Chairman: Just in the spirit of free market, as you have suggested, I think the regions would suffer more under a free market, open competition process. Because of the lack of passenger loads, you wouldn't have two airlines operating; you'd have one operating. Why should that one airline fly to Baie–Comeau from anywhere if they only have two or three passengers on board, even if they are only business passengers? Why should they bother flying? They won't fly there any more. They'll only fly to Toronto, Vancouver, Quebec City, Montreal—the majors. They might give you some interconnecting six–passenger Cessnas running between the airports.

Mr. Breton: I understand your point, but that's not mine. I'm sure that if you let smaller companies work in the market and if you let big companies like Air Canada or Canadian come in with competition between them or only one with a small company, then you'll have real competition.

I know that in Baie–Comeau we have passengers to fill these planes if they come in the morning and go back in the evening. It's the same thing in Sept–Îles, in Gaspé or elsewhere. But when they come six times a day to make sure they protect their market, then you have two or three passengers in the plane. Then you say there are not enough people.

The Chairman: Mr. Breton, I probably went on too long and I apologize to my colleagues for that.

Thank you very much for coming to our committee and making your presentation. We appreciate it.

Welcome, gentlemen, and thank you for coming before our committee this afternoon. You are with the Gaspésia Company Limited. Would you introduce yourselves, please, and begin your presentation.

M. Pierre Vallée (conseiller, Municipalité régionale de comté de Pabok; ville de Chandler): J'aimerais, dans un premier temps, vous remercier de vous être déplacés en région pour nous donner l'occasion de nous faire entendre.

Je m'appelle Pierre Vallée et je représente la ville de Chandler ainsi que la MRC de Pabok. M. Michel Maillé, représentant la Compagnie Gaspésia Ltée., m'accompagne.

La ville de Chandler et la MRC donnent un appui inconditionnel aux revendications de Gaspésia relativement au port de mer de Chandler. Dans un premier temps, je vais vous parler de notre situation géographique et économique et, par la suite, M. Maillé pourra renchérir avec plus de détails en ce qui a trait aux revendications sur le port de mer.

[*Traduction*]

Étant donné qu'il n'y a pas de concurrence, les deux transporteurs s'entendent comme larrons en foire, fixent le prix au niveau qui leur convient et font ce qui leur plaît. Et vous comprendrez que ce sont les hommes d'affaires qui sont les plus payants pour ces compagnies. Il y a beaucoup d'argent à faire avec les gens d'affaires, mais très peu avec les, comment dire, les vacanciers.

Le président: Les vacanciers.

M. Breton: Il n'y a pas beaucoup d'argent à faire avec ces gens–là. Les compagnies donnent donc des points bonis, adoptent une politique de fidélisation et plus ça va, plus la situation empire.

Le président: Pour revenir au libre marché dont vous avez parlé, je crois que les régions souffriraient encore davantage si les forces du marché jouaient librement. À cause du petit nombre de voyageurs, il n'y aurait plus de lignes aériennes faisant concurrence, il n'y en aurait plus qu'une seule. Pourquoi cette unique compagnie aérienne desservirait–elle Baie–Comeau, à partir de n'importe où, s'il n'y a que deux ou trois passagers à aller chercher, même si ce sont des gens d'affaires? Pourquoi se donnerait–on la peine d'aller jusque–là? On ne desservirait plus Baie–Comeau, mais seulement Toronto, Vancouver, Québec, Montréal, les grandes villes quoi. Il y aurait peut–être quelques petits appareils Cessna de six places qui feraient la navette entre les aéroports.

M. Breton: Je comprends votre argument, mais ce n'est pas le mien. Je suis certain que si vous laissez les petites compagnies se lancer sur le marché et si vous laissez les grandes compagnies comme Air Canada et Canadien se faire concurrence, ou bien seulement l'une d'entre elles faire concurrence à une petite entreprise, alors il y aurait une véritable concurrence.

Je sais qu'à Baie–Comeau, nous avons des voyageurs pour remplir ces avions, s'il y a des vols le matin et le soir. C'est la même chose à Sept–Îles, à Gaspé et partout ailleurs. Mais quand les grandes compagnies ont six vols par jour pour monopoliser le marché, il n'y a que deux ou trois passagers dans chaque avion. C'est pour cela que l'on dit qu'il n'y a pas suffisamment de voyageurs.

Le président: Monsieur Breton, je vous ai probablement retenu trop longtemps et je m'en excuse auprès de mes collègues.

Je vous remercie beaucoup d'être venu rencontrer notre comité et d'avoir fait un exposé. Nous vous en sommes reconnaissant.

Je vous souhaite la bienvenue, messieurs, et vous remercie d'être venus rencontrer notre comité cet après–midi. Vous représentez la Compagnie Gaspésia Ltée. Je vous demanderais de vous présenter, après quoi vous avez la parole pour commencer votre présentation.

Mr. Pierre Vallée (Counsellor, Pabok Regional County Municipality, Town of Chandler): I would like first of all to thank you all for having come into our region and for giving us the opportunity to be heard.

My name is Pierre Vallée and I represent the Town of Chandler as well as the Pabok Regional County Municipality. Mr. Michel Maillé, representing the Gaspésia Compagny Ltd. is with me.

The Town of Chandler and the Regional County Municipality give their unqualified support to the requests made by Gaspésia regarding the Chandler sea harbour. To start with, I will talk to you about our geographical and economic situation, and then Mr. Maillé will give you more details concerning the requests made regarding the sea harbour.

[*Text*] [*Translation*]

• 1325

La municipalité régionale de Pabok est située à l'extrême sud–est de la péninsule gaspésienne. La superficie de Pabok est de 3 094 kilomètres carrés. Bien que l'essentiel de son territoire soit composé de forêts—96 p. 100 de son territoire—, c'est un coin de pays maritime. La pêche fut à l'origine du peuplement, mais l'ajout capital de l'exploitation forestière, il y a un siècle, a confirmé le dynamisme économique de la région. Aujourd'hui, la population de la MRC de Pabok est d'environ 22 000 personnes et regroupe 10 municipalités.

The regional municipality of Pabok is located in the south–eastern corner of the Gaspé peninsula. Pabok has an area of 3,094 square kilometres. Although most of its territory is forest–covered—96% of its territory—, it is maritime country. People first came there because of the fishing, but a hundred years ago forestry became a major addition and contributed to the economic growth of the region. Today, approximately 22,000 people live in the Pabok regional county municipality, which in turn comprises 10 municipalities.

L'activité économique de notre territoire est essentiellement reliée à la transformation des produits de la pêche et au traitement des produits forestiers. Ces activités représentent près de 80 p. 100 des entreprises manufacturières et 87 p. 100 des emplois de ce secteur, soit environ 2 500 emplois directs.

The economy in our region is primarily driven by the processing of fish and the production of forestry products. These activities represent nearly 80% of the manufacturing businesses and 87% of the jobs in the sector, namely about 2,500 direct jobs.

La ville de Chandler est le coeur de l'industrie forestière gaspésienne. On y retrouve la compagnie Gaspésia Ltée, propriété de la compagnie Abitibi–Price inc. Elle emploie près de 650 travailleurs à son usine de papier journal de Chandler et une centaine de travailleurs en forêt. Le nombre d'emplois indirects est de 1 500. La production de papier journal est exportée en partie dans le nord–est des Etats–Unis, mais aussi en Europe, en Asie et en Amérique du Sud. Aujourd'hui, elle profite des installations portuaires avantageuses et uniques en Gaspésie qu'offre le port de Chandler, grand lieu de transit du commerce international dans notre région.

The Town of Chandler constitutes the heart of the Gaspé forest industry. This is where the Gaspesia Company Ltd. is located, which belongs to the Abitibi–Price Inc. Company. Gaspesia Ltd. employs nearly 650 people in its Chandler newsprint factory and about 100 forest workers. In addition, there are 1,500 indirect jobs. The newsprint produced is exported to North Eastern United States, Europe, Asia and South America. Today, the company benefits from these advantageous port facilities—indeed, the only facilities that exist in the Gaspé, that are provided by the Port of Chandler, the major international business staging area in our region.

Le port de Chandler, avec sa position à l'entrée de la Baie des Chaleurs, donne libre accès à tous les grands ports de mer du Saint–Laurent, des Grands Lacs et de l'Atlantique. Le port est libre de toute glace bien avant le reste du golfe. Il est utilisable 12 mois par année sans difficulté. Il est équipé d'installations telles que l'eau courante, de conduits électriques et de routes d'accès pour véhicules et wagons ferroviaires. Avec un tirant d'eau minimal de 32 pieds, presque exempt de nuages et de brume à basse altitude, le port de Chandler est un des plus avantageux de tout l'est du continent. Le port de Chandler est un outil indispensable pour la sauvegarde des emplois à la Compagnie Gaspésia Ltée et aussi pour la venue potentielle de nouveaux investissements. Je parle ici de futures cimenteries et de traverses touristiques potentielles entre les Îles–de–la–Madeleine et Chandler.

The Port of Chandler, located at the entrance to the Baie des Chaleurs, is free access to all of the major sea ports in the St. Lawrence River, the Great Lakes and the Atlantic. The port is completely ice free well before the other areas of the gulf. It can be used 12 months a year, without any difficulties. It is equipped with services such as running water, electric ducts and access ways for both vehicles and railcars. With a minimum draught of 32 feet, and with the fact that there are hardly ever any low–line clouds or fog, the Port of Chandler is one of the most attractive ports on the entire eastern side of the continent. The Port of Chandler is an indispensable tool that will protect jobs at the Gaspesia Company and also attract new investments. Here I allude to the future cement factories and tourists ferryboats that may start running between the Madeleine Islands and Chandler.

Considérant que notre région possède le taux de chômage le plus élevé au Canada, considérant que notre MRC est la deuxième plus pauvre sur 96 MRC au Québec, considérant les compressions budgétaires effectuées par le gouvernement fédéral dans notre région au cours des dernières années, considérant la fermeture des zones de pêche dans le domaine du poisson de fond touchant notre région, considérant que la Compagnie Gaspésia Ltée est le coeur de notre MRS sur le plan des activités économiques, nous demandons au Comité permanent des transports de n'apporter aucune modification aux programmes touchant les frais d'immobilisation, d'opération et d'entretien futur du port de Chandler, infrastructure essentielle à l'avenir de notre collectivité.

In view of the fact that our region has the highest unemployment rate in Canada, our regional county municipality is the second poorest out of 96 RCMs in Quebec, the budget cutbacks made by the federal government in our region over the past three years, the closure of the ground fish fishing zones in our region, and considering that the Gaspesia Company is the economic motor of our regional county municipality, we would ask the Standing Committee on Transport to refrain from changing any of the programmes that would have an impact on the fixed assets, the operating costs and the future maintenance of the Port of Chandler, an infrastructure that is essential to the future of our community.

Merci. Michel va vous donner plus de détails sur les revendications.

Thank you. Michel will provide you with more details regarding our claim.

[*Texte*]

M. Michel Maillé (directeur financier, Compagnie Gaspésia Ltée): Monsieur le président, madame et messieurs les membres du Comité, je tiens premièrement à vous remercier de nous offrir l'occasion de présenter un mémoire aujourd'hui. Le but de notre intervention aujourd'hui est avant tout celui-ci. Avant que les politiques ne soient établies du côté maritime, nous voulons vous sensibiliser à l'impact que des changements aux politiques actuelles pourraient avoir sur nos opérations.

Pour commencer, je vais décrire brièvement les activités de la Compagnie Gaspésia Ltée et son impact économique sur la région.

By the way, we've included an English translation of the presentation for those who would like to work with it today.

La Compagnie Gaspésia Ltée est en exploitation depuis 1937. Nous produisons approximativement 260 000 tonnes métriques de papier journal par année pour des ventes annuelles d'environ 150 millions de dollars. La Compagnie Gaspésia Ltée crée environ 800 emplois directs dans la région, incluant 100 emplois dans les opérations forestières, et 1 500 emplois indirects. Les dépenses annuelles de la Compagnie Gaspésia Ltée se chiffrent à environ 135 millions de dollars. De ces 135 millions de dollars, 72 millions sont dépensés dans la région immédiate et 106 millions dans la province de Québec. De ces dépenses, 35 millions de dollars par année sont dépensés en salaires et bénéfices, dont 12 millions sont payés directement aux gouvernements provincial et fédéral. Présentement, la viabilité de la Compagnie Gaspésia Ltée est remise en question.

J'aimerais vous parler un peu de la performance de l'usine pour vous démontrer jusqu'à quel point la direction et les employés de la compagie ont fait un effort pour assurer sa viabilité.

• 1330

Depuis 1988, la productivité de l'usine a augmenté de plus de 22 p. 100, passant de 590 tonnes par jour, en 1988, à 722 tonnes par jour en 1994. L'usine a réduit de 24 p. 100 le nombre d'heures-personnes nécessaires pour produire une tonne de papier.

La compagnie a investi 193 millions de dollars en dépenses d'immobilisation au cours des dix dernières années. En plus de ces 193 millions de dollars, près de 35 millions de dollars doivent être investis présentement pour satisfaire aux nouvelles normes environnementales de septembre 1995. Bien entendu, aucun retour financier ne sera réalisé sur cet investissement.

Je vais vous parler maintenant de la situation compétitive dans le secteur du papier journal. Les États du nord-est américain, marché naturel pour Chandler, exigent un contenu en fibres recyclées de plus en plus élevé. La Compagnie Gaspésia Ltée n'ayant pas d'installations de désencrage, il devient de plus en plus difficile et coûteux de satisfaire aux besoins de ce marché. Nous devons donc nous tourner vers d'autres alternatives, d'autres marchés.

Le marché international semble être une alternative très intéressante pour l'usine de Chandler. Les exigences pour un contenu recyclé sont très, très faibles et même inexistant pour certaines destinations. De plus, on sait que les marchés internationaux s'accroissent à un rythme très rapide; la demande, dans certains pays, augmente de plus de 10 p. 100 par année.

[*Traduction*]

Mr. Michel Maillé (Director of Finance, Compagnie Gaspésia Ltée): Mr. Chairman, members of the Committee, I would first of all like to thank you for providing us with an opportunity to present our brief today. The purpose of our presentation today is first and foremost as follows. Before you prepare any policies pertaining to the maritime sector, we want you to be aware of the impact that the current policy changes could have on our operations.

To begin with, I will briefly describe the activities conducted by the Gaspésia Company and its economic impact on the region.

Nous avons inclus, pour ceux qui le préfèrent, une traduction anglaise de notre exposé.

Gaspésia Ltd. has been in operation since 1937. We produce approximately 260,000 metric tons of newsprint per year. With annual sales of approximately 150 million dollars. Our company creates about 800 direct jobs in the region, including 100 jobs in forest operations and 1,500 indirect jobs. The annual expenditures of Gaspésia amount to approximately 135 million dollars. Out of these 135 million dollars, 72 million dollars are spent in the immediate region and 106 million dollars are spent in the province of Quebec. These expenditures include 35 million dollars spent per year on salaries and benefits, with 12 million dollars going directly to the coffers of the provincial and federal governments. There are now some doubts about the viability of Gaspésia.

I would like to provide you with a short background about the performance of the plant to show you to what extent management and employees of the company have made an effort to ensure that it remains viable.

Since 1988, the mills productivity has increased by over 22%, going from 590 tons per day in 1988 to 722 tons per day in 1994. The number of man-hours required to produce a ton of paper has gone down 24%.

The company's capital expenditures for the past 10 years amount to $193 million. In addition to the $193 million, close to $35 million must be invested to comply with the new environment regulations of September 1995. Naturally, no financial return will be realized on that investment.

I would now like to talk to you about competitiveness in the newsprint market. The North Eastern states, the Chandler mills natural market, demand an increasingly high recycled content. As Gaspesia does not have a deinking facility, it is increasingly difficult and costly to meet this market's requirements. Consequently, we must turn to other alternatives, other markets.

The international market appears to be a very attractive alternative for the Chandler mill. The requirements for recycled content are very low and even non-existent for some destinations and demand is booming. In some countries, demand is increasing more than 10% per year.

[*Text*]

Après avoir expédié 9 000 tonnes en 1993 et 44 000 tonnes en 1994 par bateau, notre stratégie de vente prévoit maintenant des ventes de plus de 90 000 tonnes de papier sur le marché international en 1995 et de plus de 100 000 tonnes pour les années subséquentes. Ces expéditions sont toutes effectuées par navire, principalement en Amérique du Sud, mais aussi en Europe et possiblement en Asie.

Le système portuaire actuel ne convient pas à 100 p. 100 à nos besoins. Certaines commandes doivent être refusées pour des marchés plus éloignés, tels que l'Asie, qui requièrent des navires de plus grande capacité. Un investissement pour allonger le quai serait nécessaire pour répondre adéquatement à tous nos besoins, c'est–à–dire avoir la possibilité d'expédier aux marchés asiatiques.

Le quai de Chandler est tout de même un des seuls avantages compétitifs de la Compagnie Gaspésia et est un élément esssentiel pour rentabiliser les installations à Chandler. Les coûts de production sont très élevés à Chandler. L'usine se place présentement au 50^{e} rang sur les 60 usines en Amérique du Nord qui composent le marché. Ceci est principalement dû aux coûts de fabrication de la pâte, qui sont affectés par un procédé de production de pâte désuet qu'il va falloir remplacer, à un haut pourcentage de sapin, à une pâte moins forte, à l'addition de kraft et à des coûts énergétiques très élevés. La non–proximité des marchés, qui fait qu'on a un coût de transport très élevé pour notre papier, a aussi un effet nettement défavorable sur la rentabilité.

Le quai de Chandler sert aussi à la réception du mazout nécessaire aux opérations, soit environ 300 000 barils par année, et donc à peu près six bateaux par année, Il ne serait pas économiquement viable de recevoir le mazout par rail ou camion, sans compter l'augmentation des risques environnementaux.

Je vais parler un peu de la situation financière de la Compagnie Gaspésia. La Compagnie Gaspésia Ltée a enregistré des pertes de plus de 55 millions de dollars au cours des trois dernières années. Le marché du papier journal a été très, très mauvais, puis les pertes ont été énormes.

Nous prévoyons un retour à la rentabilité en 1995, tranquillement. Les études opérationnelles et financières ont démontré la nécessité d'un plan de relance qui exigerait des investissements de plus de 140 millions de dollars pour assurer la viabilité à long terme de l'usine de Chandler.

On doit absolument réduire les coûts de production, sinon il n'y a pas de viabilité à Chandler. On a besoin d'investir 140 millions de dollars dans nos usines de pâte. La rentabilité des investissements requis, si on veut les justifier, est basées sur l'hypothèse que près de 50 p. 100 de la production de l'usine sera exportée sur le marché international par navire. Ceci est d'ailleurs nécessaire afin d'équilibrer notre carnet de commandes.

En conclusion, monsieur le président, si la Compagnie Gaspésia Ltée, à la suite de changements de politiques gouvernementales, doit payer des frais d'utilisation plus élevés que présentement pour les installations au port de Chandler, ceci mettra en danger la rentabilité des marchés internationaux que nous prévoyons approvisionner à l'avenir et pourrait devenir un obstacle important à la viabilité à long terme de l'usine de Chandler.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen, for your presentation to our committee.

[*Translation*]

Our sales strategy provides for sales of over 90,000 tons of paper on the international market in 1995, and of over 100,000 for subsequent years, as compared with shipments of 9,000 tons in 1993 and 44,000 in 1994. All of this paper is shipped by water, mainly to South America but also to Europe and possibly to Asia.

The present port facilities do not meet 100% of our needs: we have to turn down some orders for more remote markets for which larger capacity ships are required. An investment would be required to extend the wharf in order to meet all of our requirements, that is, be able to ship to Asia.

The Chandler wharf is still one of the Gaspesia's only competitive advantages and it is essential to make our facilities profitable. The Chandler mills production costs are very high: it is ranked 50th among the 60 North American mills in this market. This situation is mainly attributable to pulp manufacturing costs, which are impacted by an obsolete production process, high fir percentage, weaker pulp, craft addition and high energy costs. The non–proximity of markets, which leads to high transportation costs for paper, also has a clearly negative impact on our profitability.

The Chandler wharf is also used to receive the fuel oil needed in our operations, namely, approximately 300,000 barrels per year, which represents nearly six ships per year. Receiving fuel oil by railway or truck would not be economically viable or environmentally sound.

I would now like to say a few words about the financial situation of Gaspesia. The Gaspesia Pulp Paper Company Ltd recorded losses of over $55 million in the past three years. The newsprint market has been very very bad and therefore the losses have been enormous.

We anticipate a slow return to profitability in 1995. Operational and financial studies have shown the need for a turn around plan involving investments of over $140 million to ensure that the Chandler mill long–term viability.

We must reduce production costs, otherwise Chandler will not remain viable. We need to invest $140 million in our pulp and paper mills. The profitability of the investments required is based on the assumption that almost 50% of the mill's production will be shipped to overseas markets. Moreover, this is required to balance our order book.

In conclusion, Mr. Chairman, any government policy changes which would force Gaspesia to pay for a higher utilization costs for the Chandler port facilities would seriously threatened the profitability of the overseas markets it intends to serve as well as the mill's long–term viability.

Le président: Merci beaucoup, messieurs, de votre exposé devant notre comité.

[*Texte*]

Mr. Guimond or Mr. Canuel.

M. Canuel (Matapédia—Matane): Vous faites travailler tout près de 2 300 personnes, 800 directement à l'usine et 1 500 indirectement. Dans une région comme les nôtres, 2 300 travailleurs, c'est incroyable. Je vous félicite.

• 1335

Vous dites, en page 2, que le quai de Chandler est un des seuls avantages compétitifs de la compagnie et un élément essentiel pour rentabiliser des installations à Chandler. Ce quai, je ne le connais pas, même si je suis déjà passé par là. Quel serait le coût pour le garder viable, pour que ce soit plus rentable pour vous? Est-ce qu'il y aurait des chiffres à donner? Quelle serait précisément votre demande au gouvernement?

M. Maillé: La demande au gouvernement actuellement, c'est premièrement de s'assurer qu'on n'augmente pas les coûts actuels d'utilisation du quai de Chandler. On est en train d'examiner cette possibilité. Si on veut avoir une viabilité à long terme de l'usine de Chandler, il faut absolument investir approximativement 140 millions de dollars dans l'usine. Déjà, avec tous les désavantages concurrentiels qu'on a, on a beaucoup de difficulté à justifier cet investissement-là.

Par exemple, un arbre à Chandler met entre 50 et 70 ans à pousser comparativement aux arbres du Sud américain qui mettent à peu près 20 ans à pousser.

De plus, beaucoup d'usines américaines sont situées près des grandes villes, donc très près des marchés du papier recyclé. Nous devons ajouter à ça le transport pour amener du papier recyclé ici.

Dans les autres régions, beaucoup de papetières ont des installations hydro-élrectriques, ce que nous n'avons pas à Chandler. On doit payer le prix d'Hydro-Québec, qui est très élevé, pour faire du papier.

En plus, dans d'autres régions, ils ont l'avantage d'avoir un pourcentage d'épinettes plus élevé que ce qu'on a ici, dans la région.

La Compagnie Gaspésia Ltée veut continuer ses opérations à Chandler. On veut participer au développement économique de la région. Il faut qu'il y ait certains avantages. Il faut que ce soit justifié économiquement. On a deux gros avantages. On a une main-d'oeuvre extraordinaire, de bons employés. Le deuxième avantage, c'est un port de mer qui ne nous coûte pas des frais énormes en ce moment. Avec cet avantage compétitif-là, on peut exporter sur des marchés internationaux auxquels nos compétiteurs ne peuvent pas avoir accès.

Si on a déjà de la difficulté à justifier l'investissement à cause de tous ces désavantages que je vous ai énumérés, on a de la difficulté à justifier économiquement 140 millions de dollars d'investissement supplémentaire à Chandler. Si on ajoute à ça des frais additionnels pour l'utilisation du quai, il va devenir très difficile de justifier les investissements de Chandler et d'assurer la viabilité de l'usine à long terme.

M. Canuel (Matapédia—Matane): Est-ce que le gouvernement vous a demandé d'investir davantage pour ce quai-là?

M. Maillé: Pour le quai, absolument pas. On sait aujourd'hui qu'il va y avoir une nouvelle politique du côté maritime. On entend parler un peu du modèle usager payeur. Pour nous, ça devient très difficile.

[*Traduction*]

Monsieur Guimond ou monsieur Canuel.

Mr. Canuel (Matapédia—Matane): You employ nearly 2,300 people, 800 directly at the mill and 1,500 indirectly. In a region like ours, employing 2,300 people is unbelievable. Congratulations.

On page 2, you said that the Chandler wharf is one Gaspesia's only competitive advantages and it is essential to make your facilities profitable. I am not familiar with this wharf, although I have already passed through there. How much money is needed to keep this wharf, so that it would be more profitable for you? Do you have any figures? What exactly are you asking the government to do?

Mr. Maillé: Currently, we are asking the government to first and foremost insure that the utilization costs of the Chandler wharf are not increased. This possibility is being examined. If the Chandler mill is to remain viable in the long term, we need to invest approximately 140 millions dollars in the mill. Considering all of the competitive disadvantages we are facing, we are already having a great deal of difficulty justifying this investment.

For instance, in Chandler, it takes between 50 and 70 years of a tree to grow whereas in South America, a tree takes about 20 years to grow.

In addition, many American mills are located near major cities, and therefore they are very close to recycled paper markets. We have to pay to transport recycled paper here.

In the other regions, many of the paper mills have hydroelectric facilities, something that we do not have in Chandler. We have to pay the Quebec Hydro price, which is very high, in order to produce paper.

The other regions have the advantage of having a higher spruce percentage than we do here, in our region.

Gaspésia wants to continue operating in Chandler. We want to participate in the economic development of the region. However, there has to be certain advantages. We have to be able to justify this decision in economic terms. We have two major advantages. The labour force is exceptional, we have good employees. The second advantage is derived from the sea port that does not cost us a great deal of money at the present time. Thanks to this competitive advantage, we can export our goods to international markets which are not accessible to our competitors.

If we already find it difficult to justify investing because of all the disadvantages that I have listed, you will appreciate that we find it difficult to justify investing a further 140 million dollars in Chandler. If on top of this you add additional costs for the use of the wharf, it will become very difficult to justify investing in Chandler and to assure the mill's long term viability.

Mr. Canuel (Matapédia—Matane): Has the government asked you to invest more money in the wharf?

Mr. Maillé: In the wharf, absolutely not. Today we know that there is going to be a new policy for the maritime sector. We have heard some talk about the user paying model. This will put us in a very difficult situation.

[*Text*]

Étant donné qu'on est en région, on est le moteur de l'économie régionale. On est aussi le seul utilisateur ou presque de ce quai–là. C'est un des désavantages d'être en région; il n'y a pas d'autres compagnies qui peuvent utiliser le quai comme nous. Il nous serait très difficile de payer beaucoup plus cher pour l'utilisation du quai.

M. Canuel (Matapédia—Matane): Et même si on voulait vous remettre ce quai–là, vous ne pourriez pas le prendre.

M. Maillé: Absolument pas! Il faut voir les frais d'entretien d'un quai comme celui–là. On sait qu'on est sujet à des tempêtes énormes du côté de la mer, qui peuvent endommager le quai. On sait qu'il est possible que des investissements majeurs soient requis pour extensionner le quai si on veut avoir accès à des marchés internationaux comme ceux de l'Asie ou de ce qu'on appelle le *Pacific Rim*. À ce moment–là, on ne peut absolument pas se permettre de prendre le quai à notre charge et de payer. . .

En fait, le quai de Chandler, c'est plus que cela. Il nous sert surtout à nous, mais c'est aussi un actif important pour la région. On a déjà beaucoup de difficulté dans la région à attirer des investissements, et je crois que le quai de Chandler est un actif important pour essayer d'attirer de nouveaux investissements et de nouvelles entreprises manufacturières dans la région. Je ne crois pas que ce soit à la compagnie Gaspésia d'assumer tous ces frais.

M. Canuel (Matapédia—Matane): Merci.

Mr. Gouk: I would like to clear up one thing for my own information with regard to your performance figures. You've raised your productivity to 722 tonnes per day, and last year you actually shipped out 44,000 tonnes. Your goal is to do 100,000, but 44,000 was——

• 1340

Mr. Maillé: That was shipped on the international market. We produced 260,000 tonnes. Forty–four thousand tonnes were sent via ships. The remaining was shipped to our natural market, which is the north–eastern United States. We have to get out of that market a little because they ask for a lot of recycled containers. We are very far from the market so it doesn't make sense to do that.

Mr. Gouk: I just wanted to clarify that point because according to your papers you make your annual production in 61 days. I understand that's only a portion of your——

Mr. Maillé: You can see on the second line of our brief we produce 260,000 metric tonnes of paper per year.

M. Guimond: Je m'excuse d'avoir manqué la première partie de votre présentation. Ma question s'adresse à M. Vallée. On sait qu'en vertu de la Loi sur les cités et villes du Québec, les municipalités ne peuvent faire techniquement un déficit. Si on termine l'année en situation déficitaire, il faut imposer une taxe spéciale immédiatement. Peut–être que les gouvernements supérieurs devraient suivre l'exemple des municipalités.

Par contre, pour comprendre la charge fiscale des citoyens et citoyennes de Chandler, prenons un bungalow neuf dont le prix moyen est de 100 000$, un chiffre que tout le monde comprend. Qu'est–ce que cela représente en taxes dans une ville comme Chandler?

[*Translation*]

We are the driving economic force of the region. We are also just about the only one who uses this wharf. This is one of the disadvantages of being located in the region. There are no other companies that can use the wharf as we do. We would find it very difficult if we were asked to pay a great deal more in order to use the wharf.

Mr. Canuel (Matapédia—Matane): And even if we wanted to turn this wharf over to you, you could not take it.

Mr. Maillé: Absolutely not! You have to look at the cost of maintaining a wharf like that. Terrible sea storms can occur that damage the wharf. Major investments might be required in order to extend the wharf if we wanted to have access to international markets such as Asia or to what we now call the Pacific Rim. We could never, at that point, take responsibility for the wharf and pay for. . .

Indeed, the Chandler wharf is more than that. We are the ones that use it the most, but it is also an important asset for the region. We already have problems attracting investment in the region and I believe that the Chandler wharf is an important asset that can be used to try to attract new investment and new manufacturers to the region. I do not think that Gaspesia should be asked to shoulder all of these costs.

Mr. Canuel (Matapédia—Matane): Thank you.

M. Gouk: J'aimerais, à titre d'information, un éclaircissement quant à vos chiffres relatifs à la productivité. La productivité s'élève maintenant à 722 tonnes par jour et l'année passée vous avez expédié 44 000 tonnes par bateau. L'objectif était de 100 000, mais 44 000 ont été. . .

M. Maillé: Cela a été expédié sur le marché international. Nous avons produit 260 000 tonnes. Quarante–quatre mille tonnes ont été expédiées par navire. Le reste a été expédié vers notre marché naturel qui est le nord–est des États–Unis. Mais il faut que nous nous retirions un peu de ce marché parce qu'il exige beaucoup de conteneurs recyclés. Nous sommes très éloignés de ce marché donc cela n'a aucun sens pour nous.

M. Gouk: Je voulais simplement clarifier cette question car selon vos documents votre production annuelle se fait en 61 jours. Je comprends qu'il ne s'agit que d'une certaine proportion de votre. . .

M. Maillé: Vous pouvez lire à la deuxième ligne de notre mémoire que nous produisons 260 000 tonnes métriques de papier par année.

Mr. Guimond: I'm sorry I missed the first part of your presentation. My question is for Mr. Vallée. As you know, under the Quebec City and Towns Act, technically, municipalities cannot run up a deficit. If they finish the year in a deficit situation, they have to impose a special tax immediately. Perhaps higher levels of government should follow the example of municipalities.

However, in order to understand the fiscal burden of the citizens of Chandler, let's take a newly built bungalow with an average price of $100,000, a figure that everyone understands. What does that represent in taxes in a town like Chandler?

[*Texte*]

Je vais vous expliquer le sens de ma question. Vous voyez de toute façon où je veux en venir. D'après mes connaissances limitées de votre municipalité, le contribuable ressemble à un citron dont on a extrait le jus. Il ne peut assumer d'autres charges supplémentaires, entre autres des frais supplémentaires pour le port.

M. Vallée: Certainement. Je ne veux pas faire le procès de l'administration précédente au niveau de la ville, mais présentement, le taux de taxes à Chandler est superélevé. Il ne peut vraiment pas monter.

Vous parliez d'une maison de 100 000$ tout à l'heure. Le propriétaire d'une maison de 100 000$ à Chandler paie tout près de 3 000$ de taxes. On ne peut pas, au niveau de la ville, aller plus loin au niveau des dépenses. Quant à notre budget, nous sommes restreints. On ne peut pas engager d'autres dépenses qui pourraient être connexes, notamment à l'endroit du port de mer.

M. Guimond: Donc, il y aurait des coupures de services.

M. Vallée: Certainement

M. Guimond: Monsieur Maillé, concernant l'usine de Chandler, vous parlez de l'impact de la nécessité d'expédier vos produits par bateau, mais je pensais aussi que vous auriez fait le lien avec le chemin de fer, qui est aussi menacé. Vous savez que, dans les projets de rationalisation ou de commercialisation des activités du CN, Paul Tellier, le président du CN, a carrément dit que pour la ligne de la Gaspésie, à partir de Matapédia, il n'y a pas de problème, mais que la ligne Matapédia—Gaspé, aussi bien dans le passager que dans la marchandise, est à vendre ou à abandonner. S'il faut que le port devienne non économiquement rentable pour vous en raison de frais additionnels, s'il faut qu'il n'y ait même plus de ligne de chemin de fer, est–il possible de penser qu'une compagnie comme l'usine de Chandler puisse sortir tout son papier par wagons? On connaît l'état de la route. C'est la 138 ou la 132?

M. Maillé: De toute façon, on n'expédie à peu près pas de papier par camions présentement parce que, économiquement, ce n'est absolument pas justifiable. Il y a beaucoup de petites imprimeries aux États–Unis qu'on ne peut pas desservir présentement parce qu'étant en région éloignée, expédier par camion n'a aucun sens. À ce moment–là, on dépend exclusivement des voies ferrées, des bateaux et de notre port.

M. Guimond: Vous dites que vous avez perdu 55 millions de dollars au cours des trois dernières années. Comment cela se compare–t–il à l'ensemble d'Abitibi–Price Inc., qui a des usines en Ontario?

M. Maillé: La Compagnie Gaspésia Ltée a neuf installations présentement, et c'est la nôtre qui a perdu le plus d'argent au cours des dernières années. À ce moment–là, notre survie à long terme est remise en question. De plus, étant donné qu'il faut investir 140 millions de dollars dans cette usine pour assurer sa survie à long terme, Abitibi–Price se pose des questions. Est–ce qu'on devrait prendre cet argent et l'investir à Chandler ou l'investir ailleurs?

Dans notre étude, on essaie de les convaincre d'investir à Chandler et de justifier ces montants.

[*Traduction*]

Here's what I'm getting at. I'm sure you see where I'm going with this. According to my limited knowledge of your municipality, the taxpayer is like a lemon that's being squeezed. He cannot take on any additional charges, among other things, additional charges for the port.

Mr. Vallée: Certainly. I don't want to put the previous municipal administration on trial here, but right now, the tax rate in Chandler is extremely high. It really cannot go any higher.

You referred to a house costing $100,000. The owner of a $100,000 house in Chandler pays almost $3,000 in taxes. The town cannot spend any more than that. We are restricted in our budgeting. We cannot incur any other related expenditures, particularly for the seaport.

Mr. Guimond: So there would be a cut in services.

Mr. Vallée: Certainly.

Mr. Guimond: Mr. Maillé, with regard to the Chandler plant, you were talking about the impact of the need to ship your products by sea, but I thought you also had a link with the railway, which is also threatened. You may be aware that in CN rationalization plans or privatization activities, the company's President, Paul Tellier, candidly admitted that there was no problem on the Gaspé line from Matapédia, but that the Matapédia–Gaspé line, both for passengers and cargo, is for sale or may be abandoned. If the port was no longer cost effective for you because of additional costs, and there isn't even a railway any more, how could a company like the Chandler plant get all its paper out by train? We're all aware of the state of the road. It's the 138 or 132, isn't it?

Mr. Maillé: In any event, we hardly ship any paper at all by truck because right now, it's absolutely not cost effective. There are many small printing plants in the United Sates that we cannot service right now because since we are in a remote location, it makes no sense to ship by truck. We then depend exclusively on railways, ships and our port.

Mr. Guimond: You said that you lost $55 million in the past three years. How does that compare with the whole of Abitibi–Price Incorporated which has plants in Ontario?

Mr. Maillé: Gaspésia Ltd has nine facilities right now, and ours is the one that lost the most money over the past few years. This means that our long–term survival has been called into question. Moreover, given that we have to invest $140 million in that plant to ensure its long–term survival, Abitibi–Price is also calling all this into question. Should that money be invested in Chandler or elsewhere?

In our study, we try to convince them to invest in Chandler and justify those amounts.

[*Text*] [*Translation*]

• 1345

Mais on a déjà de la difficulté à faire cela; la seule manière pour nous de le justifier présentement, c'est de changer de marché. C'est déjà beaucoup. Nous avons des clients actuellement et nous devons changer de marché, parce que ce n'est plus justifiable. Nous ne sommes plus capables de garantir notre survie. Si on vient ajouter des frais additionnels pour l'utilisation du quai, on ne pourra pas s'en sortir.

But we already have trouble doing that. The only way for us to justify it right now is to change markets. That's already saying a lot. We have clients right now and we have to change markets because this is no longer justifiable. We can no longer guarantee our survival. If additional costs are added for use of the dock, we won't be able to make it.

M. Guimond: Vous avez été victimes de la faillite de votre compagnie–mère, Olympia and York, propriété des frères Reichmann.

Mr. Guimond: You were the victims of the bankruptcy of your parent company, Olympia and York, which was owned by the Reichmann brothers.

M. Maillé: Nous avons été victimes de cela, et on demande présentement à nos actionnaires d'investir 140 millions de dollars supplémentaires. On sait qu'on a investi dans l'usine 200 millions de dollars depuis les dix dernières années, et depuis 1988, aucun dividende n'a été payé aux actionnaires. On en demande beaucoup aux actionnaires. Il faut s'assurer que c'est rentable.

Mr. Maillé: We were victims of that, and we're currently asking our shareholders to invest an additional $140 million. As you know, $200 million were invested in the plant in the past 10 years, and since 1988, no dividends have been paid to shareholders. We're asking our shareholders a great deal. We have to make sure this is profitable.

The Chairman: The committee thanks the representations of Gaspésia Company Limited in making their presentation and answering our questions today. Thank you, gentlemen. We appreciate it.

Le président: Le comité tient à remercier les représentants de la Compagnie Gaspésia Ltée pour leur présentation et pour leurs réponses à nos questions aujourd'hui. Merci, messieurs. Nous avons beaucoup apprécié votre présence.

We'll now ask the Chamber of Commerce of the Area of Mont–Joli to make their way to the table. Mr. Claude Morel, it's nice to see you, sir. You're bringing Ms Bernier with you to the table.

Nous demandons maintenant au représentant de la Chambre de commerce de la région de Mont–Joli de prendre place à la table. Monsieur Claude Morel, il me fait plaisir de vous voir, monsieur. Vous amenez M^me^ Bernier avec vous à la table.

Mr. Claude Morel (President, Chamber of Commerce of the Area of Mont–Joli): Yes.

M. Claude Morel (président, Chambre de commerce de la région de Mont–Joli): Oui.

The Chairman: Your presentation is about 10 minutes?

Le président: Votre présentation dure environ 10 minutes?

Mr. Morel: Approximately. It's about the airport at Mont–Joli. We won't talk about Maritime Transport, as we're not exactly involved.

M. Morel: Environ. Il s'agit de l'aéroport de Mont–Joli. Nous ne parlons pas de Maritime Transport, puisque nous ne sommes pas vraiment impliqués dans ce dossier.

The Chairman: That's fine, because we'd like to get to questions as soon as we can.

Le président: C'est très bien, parce que nous aimerions passer aux questions aussitôt que possible.

Thank you very much and welcome to the committee. Thank you for the prepared text. We appreciate being able to follow along. Please begin at your leisure.

Merci beaucoup et bienvenue au comité. Je vous remercie pour le texte préparé d'avance. Nous aimons bien pouvoir suivre les présentations au fur et à mesure qu'elles se déroulent. Veuillez commencer quand vous serez prêt.

Mme Carmelle Bernier (secrétaire, Chambre de commerce de la région de Mont–Joli): Bonjour, monsieur le président, membres du Comité. Ce mémoire vise à démontrer clairement que les infrastructures actuelles de l'aéroport régional de Mont–Joli et sa situation géographique en font un aéroport de tout premier ordre et un atout stratégique pour la région du Bas–Saint–Laurent et de la Gaspésie.

Mrs. Carmelle Bernier (Secretary, Chamber of Commerce of the Area of Mont–Joli): Good afternoon, Mr. Chairman, members of the committee. The purpose of this brief is to demonstrate clearly that the current infrastructure of the Mont–Joli Regional Airport and its geographical location make it a top–ranking airport and a strategic asset for the Lower St. Lawrence Valley and Gaspé region.

Il vise également à proposer des solutions pour augmenter le nombre de passagers en région et pour favoriser une coalition visant à maintenir les installations existantes de catégorie 4. Des mémoires, rapports et études ont démontré à maintes reprises l'importance et la nécessité de maintenir et surtout de développer l'aéroport régional de Mont–Joli. À différentes époques dans le passé, l'aéroport de Mont–Joli a connu des baisses importantes du nombre de ses passagers et du volume

We also wish to propose solutions to increase the number of passengers in the region and to promote a coalition aimed at maintaining the existing category 4 facilities. These briefs, reports and studies have demonstrated time and time again the importance and need to maintain and especially develop the Mont–Joli Regional Airport. At different times in that past, the Mont–Joli Airport experienced significant drops in the number of passengers and in the volume of goods transported. The

[*Texte*]

des marchandises transportées. La situation que vit actuellement l'aéroport régional de Mont-Joli n'est donc pas nouvelle.

Plutôt que de geindre sur notre sort, nous croyons préférable de tout mettre en oeuvre pour maximiser l'utilisation des infrastructures actuelles et favoriser l'augmentation du nombre de passagers. Le maintien et l'utilisation maximale des installations actuelles constituent d'ailleurs l'ossature des aéroports régionaux reconnus. Situé à peu de distance des principales villes de notre région, à 30 kilomètres de Rimouski et 56 kilomètres de Matane, l'aéroport de Mont-Joli est de toute évidence un outil essentiel au développement économique régional.

Données techniques: L'aéroport de Mont-Joli est de catégorie régionale et de sous-catégorie 4, selon le système de classification des aéroports de Transports Canada. Dans la nouvelle politique nationale des aéroports, l'aéroport de Mont-Joli est classé dans la catégorie des aéroports régionaux et locaux, au même titre que celui de Rimouski, ce qui, vous vous en doutez bien, monsieur le président, nous surprend et nous déçoit grandement. Comment en est-on arrivé à mettre dans la même catégorie deux aéroports aussi différents l'un de l'autre quant aux infrastructures? De plus, cette classification donne à l'aéroport municipal de Rimouski l'occasion de bénéficier du programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, ce qui compromettra sans doute ultérieurement l'avenir même de l'aéroport régional de Mont-Joli. À l'aéroport régional de Mont-Joli, les services commerciaux réguliers sont fournis par les compagnies Air Alliance et Inter-Canadien. Les services commerciaux non réguliers sont offerts par les compagnies Conifair Aviation Inc, Avion Taxi Enr., et Air Montréal.

Le système des aires de manoeuvre de l'aéroport de Mont-Joli est composé de deux pistes et d'un réseau de sept voies de circulation.

• 1350

Sur la rive sud du Saint-Laurent, de Québec à Gaspé en fait, soit plus de 720 kilomètres le long du fleuve et du golfe Saint-Laurent, un seul aéroport offre actuellement l'atterrissage au système ILS, et c'est celui de Mont-Joli, autre atout confirmant la spécificité de l'aéroport de Mont-Joli dans tout l'Est du Québec. À cause de sa situation géographique exceptionnelle et de la présence d'une station météo, l'aéroport de Mont-Joli se classe au tout premier rang comme aéroport de dégagement.

Toutes ces informations vérifiables indiquent très clairement que l'aéroport régional de Mont-Joli possède tout le potentiel pour devenir un aéroport de dégagement international. Selon les experts, les installations déjà existantes répondent aux besoins actuels et futurs. Seule la restauration des équipements en place est nécessaire. La direction des services à la circulation aérienne exploite une station d'informations de vols FSS.

Nous n'avons pas l'intention de demander un statut particulier pour Mont-Joli, puisque tous les aéroports régionaux de même type au Canada vivent une situation identique. Nous sommes également conscients du fait que le milieu local et régional devra aussi réagir et envisager des solutions pour faciliter l'accès au public voyageur; il faut considérer le transport de passagers entre les différentes localités, le prix de l'essence pour les aéronefs et la coalition régionale.

[*Traduction*]

situation currently experienced by the Mont-Joli Regional Airport is therefore not a new one.

Rather than complain about our situation, we believe it is preferable to do everything we can to maximize the use of current infrastructures and promote an increase in the number of passengers. The maintenance and maximum utilization of current facilities are in fact the basic framework of recognized regional airports. Located close to the main towns in our region, 30 kilometres from Rimouski and 56 kilometres from Matane, the Mont-Joli Airport is obviously and essential tool for regional economic development.

Technical data: The Mont-Joli Airport is in the regional category and subcategory 4 according to the Transport Canada Airport Classification System. In the new national airport policy, the Mont-Joli Airport is classified under the regional and local airport category, the same as the Rimouski Airport, which surprises us and disappoints us greatly, as you undoubtedly imagine, Mr. Chairman. How could two airports that are so different in terms of their infrastructure be placed in the same category? Moreover, this classification gives the Rimouski Municipal Airport the opportunity to benefit from the assistance program for airport capital expenditures, which will undoubtedly compromise the very future of the Mont-Joli Regional Airport. At the Mont-Joli Regional Airport, regular commercial services are provided by Air Alliance and Inter-Canadian. Commercial charter services are offered by Conifair Aviation Inc., Avion Taxi Enr. and Air Montreal.

The manoeuvring area system of the Mont-Joli Airport is made up of two runways as well as a network of seven taxiways.

On the south shore of the St. Lawrence River, in fact, from Quebec City to Gaspé, which is over 720 kilometers along the river and the Gulf of St. Lawrence, a single airport currently provides ILS landing, and that's Mont-Joli. This is another asset that confirms the unique status of the Mont-Joli airport in the entire eastern Quebec region. Because of its exceptional geographic location and the presence of a meteorological station, the Mont-Joli airport is the top ranking alternate airport.

All this verifiable information indicates very clearly that Mont-Joli regional airport has all the potential necessary to become an international alternate airport. According to experts, existing facilities do meet current and future needs. The only things that needs to be done is restoring existing equipment. The Air Traffic Services Directorate operates a flight service station at our airport.

We do not intend to request special status for Mont-Joli since all regional airports of this type in Canada are experiencing identical situations. We are also aware of the fact that the local and regional authorities will have to react and find solutions to facilitate access for the travelling public. We have to consider the transportation of passengers between various communities, the price of aircraft fuel and regional coalition.

[*Text*]

En un mot comme en mille, monsieur le président, si nous voulons conserver au Bas–Saint–Laurent un aéroport régional d'un niveau supérieur comme celui de Mont–Joli, toute la région sera appelée à collaborer.

Devant la lenteur de la reprise économique dans notre région et face à une décroissance du nombre de passagers, nous préconisons une solution globale applicable aux aéroports régionaux comme le nôtre, un plan quinquennal de baisse de taxes sur les coûts de fonctionnement. Bien que cette mesure soit temporaire et que le coût d'un billet comprenne de 30 à 35 p. 100 de taxes, nous croyons que les économies réalisées pourraient donner un sérieux coup de pouce à la relance du transport aérien en région.

La Chambre de commerce de la région de Mont–Joli s'est également associée au Regroupement des chambres de commerce de la Côte–Nord et de l'Abitibi pour dénoncer les tarifs prohibitifs en région.

Selon le plan directeur de l'aéroport régional, les prévisions de dépenses d'immobilisation, pour la période s'étendant de 1985 à 1995, représentent un peu plus de 10 millions de dollars. Ces investissements n'ont jamais été effectués ou si peu. Avant qu'on cède l'aéroport à une régie locale ou régionale ou à la municipalité de Mont–Joli, la Chambre de commerce de la région de Mont–Joli exige que le dossier des dépenses d'immobilisation soit traité prioritairement par Transports Canada.

En outre, nous signalons que la piste principale, la 0624, qui devait être repavée en 1993–1994 selon les prévisions, ne l'a jamais été. Nous demandons également que l'échéance de 1999 pour l'élimination complète du déficit soit prolongée de quelques années. Le gouvernement fédéral ne peut tout de même pas demander aux autres de réparer en quelques années tout le gâchis qu'il a lui–même créé au cours des dernières années. Si le gouvernement a été incapable de contrôler le déficit des aéroports, comment peut–il espérer qu'une municipalité ou une régie le fasse en quatre ou cinq ans?

Voilà pourquoi nous demandons que soit repoussée de quelques années l'échéance prévue pour l'effacement complet du déficit de l'aéroport régional de Mont–Joli. Nous reproduisons un extrait du plan directeur de l'aéroport régional préparé par Econosult Inc. en juillet 1985 pour la division de la planification, direction de l'aéroport. L'aéroport de Mont–Joli est essentiel à la desserte aérienne de l'Est du Québec. Son rôle d'aéroport régional s'étend bien plus que sur sa région immédiate, soit la région de la Mitis et les circonscriptions de Rimouski, Matane et Mont–Joli.

En effet, l'aéroport de Mont–Joli relie la plupart des villes de la péninsule gaspésienne et des Îles–de–la–Madeleine aux grands centres urbains que sont Québec et Montréal.

En conclusion, monsieur le président, rationalisation oblige et, dans un souci de saine gestion des fonds publics, la Chambre de commerce de la région de Mont–Joli demande au gouvernement canadien de réserver aux seuls aéroports régionaux ses investissements en matière de transport aérien dans les régions périphériques, dont l'Est du Québec.

Merci.

The Chairman: Ms Bernier, thank you very much for your concise presentation to the committee.

[*Translation*]

To sum up, Mr. Chairman, if we want to maintain a superior regional airport in the Lower St. Lawrence like the Mont–Joli Airport, the entire region will have to cooperate.

Given the slow economic recovery in our region and given the decrease in the number of passengers, we advocate a global solution applicable to regional airports like ours, and a five–year tax reduction plan on operating costs. Although this measure would be temporary and the cost of a ticket includes 30 to 35% in taxes, we believe that the savings achieved could be a significant boost for the recovery of air transport in the regions.

The Chamber of Commerce in the area of Mont–Joli has also joined forces with the Regroupement des chambres de commerce de la Côte–Nord et de l'Abitibi to fight excessively high fares in the regions.

According to the regional airport masterplan anticipated capital expenditures for the period 1985 to 1995 amounted to little over 10 millions dollars. These investments were either never made or were made on a much smaller scale. Before the airport is handed over to a regional or local authority or to the municipality of Mont–Joli, the Chamber of Commerce of the area of Mont–Joli demands that capital investments be given priority by Transport Canada,

In adition, we point out that the main runway, number 0624, was never repaved in 1993–1994 as scheduled. We also request that the 1999 deadline for the complete elimination of the deficit be extended by a few years. The federal government cannot demand that others repair within a few years the mess it created itself in the past few years. If the government was unable to control airport deficits, how can it expect the municipality or a regional authority to achieve this in four or five years?

This is why we are requesting that the deadline for the complete elimination of the Mont–Joli regional airport's deficit be extended by a few years. We have reproduced an excerpt from the regional airport's masterplan prepared by Econosult Inc. in July 1985 for the Planning Division, Airport Directorate. The Mont–Joli airport is essential to air services in eastern Quebec. It's role as a regional airport extends well beyond the immediate region, namely the Mitis region and the ridings of Rimouski, Matane and Mont–Joli.

Indeed, the Mont–Joli airport links most towns in the Gaspé peninsula and the Magdalen Islands with the major urban centres of Quebec City and Montreal.

In conclusion, Mr. Chairman, given the need for rationalization and our concern for the sound management of public funds, the Chamber of Commerce of the area of Mont–Joli is requesting that the Canadian government set aside investment funds solely for regional airports for air transport in peripheral regions, including eastern Quebec.

Thank you.

Le président: Madame Bernier, merci beaucoup pour votre présentation très concise au comité.

[*Texte*]

Might I say for the record that last night the committee flew into Mont-Joli airport and we were met by the airport manager, Raymond, even at the late hour when we arrived. He showed us the terminal building, the flight service station and the tower, and he took the time to explain a lot about the airport and its workings to committee members. We thank him for that and we thank you for your presentation. We were impressed.

• 1355

Monsieur Canuel.

M. Canuel (Matapédia—Matane): Merci pour votre mémoire. Vous avez très bien décrit la situation et vous n'avez pas à me démontrer que l'aéroport régional est une nécessité, et pas uniquement à Mont-Joli, pas uniquement à Mitis. J'ai fait le tour des MRC de Matane et de Matapédia, et elles sont de tout coeur avec vous. Même les petites paroisses sont très inquiètes et m'ont parlé de la nécessité de cet aéroport régional.

Ma question—et vous l'avez touchée un peu indirectement—est la suivante. À propos de l'aéroport, on a dit tantôt ou dans d'autres mémoires que le déficit est de 1,2 million de dollars. Le ministre demande de le faire disparaître d'ici cinq ans. Grosso modo, c'est cela. Vous, vous réclamez un temps plus long et j'en suis aussi, parce que d'après moi, partir de 1,2 million de dollars tout en conservant la sécurité et les services essentiels, c'est tout un boulot. Je pense que pour les gens de l'aéroport, M. le directeur général y met le paquet. Je n'en doute pas.

Comment se fait-il qu'à Mont-Joli et ailleurs—vous n'êtes pas unique—nous en sommes arrivés à un déficit de 1,2 million de dollars? Je sais bien que l'aéroport a commencé avec la guerre. Dans ce temps-là, il y avait une clientèle incroyable. On connaît l'historique de tout cela. Comment se fait-il qu'en 1995, on arrive encore avec un déficit de 1,2 million de dollars? Est-ce qu'il y a eu des erreurs gouvernementales? Est-ce qu'il y a eu des abus? C'est quoi, le déficit?

Voici ma deuxième question. On arrive à l'an 2002 ou 2003, parce que vous réclamez quelques années supplémentaires, et avec raison, comme je vous l'ai dit tantôt. Est-ce qu'une agence quelconque va prendre en main cet aéroport, qu'il soit municipal ou régional? Est-ce qu'il va pouvoir simplement faire ses frais, sinon devenir rentable?

M. Morel: Pour répondre à votre question, monsieur Canuel, vous parlez du déficit de 1,2 million de dollars. C'est sûr et certain qu'il y a une baisse du nombre de passagers et du tranport, comme on le mentionne dans notre mémoire. N'ayant pas l'achalandage qui a déjà existé à l'aéroport de Mont-Joli, on a des manques de revenu.

Si on dit que le prix du billet est composé à 30 ou 35 p. 100 de taxes et de frais de services, selon la Loi nationale sur les aéroports, que l'avion ATR-42 atterrisse à Québec, Montréal ou dans la région de Mont-Joli, les prix sont équivalents. C'est sûr qu'à un certain moment, pour une région, c'est dur à accepter, étant donné le manque de capacité de passagers qu'on peut avoir dans une région. Montréal et Québec n'ont pas de problème, car ils ont un bassin de population qu'ils peuvent couvrir. Ils ont plus d'agences gouvernementales, plus d'entreprises multinationales qu'ici. On a ici beaucoup de gens d'affaires qui ne peuvent pas toujours se permettre d'utiliser le transport aérien.

[*Traduction*]

Je tiens à dire pour le procès-verbal qu'hier soir, le comité est arrivé à l'aéroport de Mont-Joli et nous avons été attendus par le gérant de l'aéroport, Raymond, malgré l'heure très tardive de notre arrivée. Il nous a montré l'aérogare, le centre d'approvisionnement de vols et la tour de contrôle, et il s'est donné la peine d'expliquer aux membres du Comité comment l'aéroport fonctionnait. Nous l'en remercions et nous vous remercions également de votre exposé.

Mr. Canuel.

Mr. Canuel (Matapédia—Matane): Thank you for your brief. You've explained the situation very clearly and I'm fully aware of the need for a regional airport, not only in Mont-Joli, not only in Mitis. I have been around the RCMs in Matane and Matapédia and they agree with you whole-heartedly. Even the smaller communities are very worried and told me how important that regional airport was.

My question—and you've touched on it indirectly—is as follows. About the airport, it was said earlier or by witnesses that the deficit was $1.2 million. The minister wants to see it gone within five years. That's more or less the situation. For your part, you want more time, and I agree with you, because it is some job to get rid of a $1.2 million deficit while ensuring safety and essential services. I'm convinced that the people at the airport, the general Manager, are pulling all stops, I have no doubt about this.

How could we reach a deficit of $1.2 million in Mont-Joli and elsewhere, because you're not the only ones? I know that the airport was started during the war. At that time, the customer base was incredible. We all know our history. How is it that in 1995 we still have a $1.2 million deficit? Was the government at fault? Were there excesses? What caused this deficit?

Here's my second question; suppose we are getting to year 2002 or 2003, because you're requesting additional years, and I agree with you, as I said earlier. Is the airport going to be handed over to some kind of agency, whether municipal or regional? Will it be able to simply break even, let alone become profitable?

Mr. Morel: In answer to your question, Mr. Canuel, you mentioned a $1.2 million deficit. The number of passengers and freight volumes have obviously gone down, as we explained in our brief. As a result of this, the revenues have fallen.

We know that 30% or 35% of the price of a ticket is taxes and service dues, pursuant to the National Airport Act. Therefore, whether flight ATR-42 lands in Quebec, Montreal or in the Mont-Joli area, the rates are similar. Obviously, this reality becomes hard to take for some regions considering problems such as under-capacity. Montreal and Quebec don't have any problem, because their population base is large enough. They have more government agencies, more multinational corporations than we do. Here, we have a lot of businessmen who cannot always afford to fly.

[*Text*]

La machine fédérale, c'est parfois peut–être un équilibrage d'employés. On peut diminuer, si on va en région, jusqu'à un certain potentiel afin d'avoir le même service essentiel et une certaine sécurité, peut–être avec quelques restrictions d'emploi, ce qui est toujours normal. On peut couper dans ce sens–là.

M. Canuel (Matapédia—Matane): Est–ce qu'on peut le rentabiliser?

• 1400

M. Morel: Justement, on peut le rentabiliser parce qu'une gestion régionale qui assume le coût peut diversifier son tarif d'atterissage et le loyer pour les avions et avoir une plus grande clientèle. En ayant une plus grande clientèle, on a plus de revenus. On travaille sur un potentiel de quantité. Quand on a un potentiel de quantité, il y a plus d'atterissages, plus de clientèle, et ça nous permet de rentabiliser. Il y a un certain coût indirect sur les 1,2 million de dollars. Je ne l'ai pas complètement en mémoire et je ne peux donc vous dire exactement où sont les dépenses. Si les revenus sont plus élevés, on peut diminuer le coût des opérations.

Disons que nous avons la sécurité 24 heures sur 24, ce que les normes du gouvernement demandent. Pour la gestion, quand il n'y a pas de trafic, la bâtisse est fermée et il n'y a pas de coûts. C'est par toutes sortes de petites choses semblables qu'on peut aller chercher de l'argent.

En chargeant un prix moindre aux avions, aux compagnies aériennes et ainsi de suite, on peut peut–être abaisser le fameux 30 ou 35 p. 100 qu'ils sont obligés d'imposer en ce moment sur le billet parce que la norme est nationale, que ce soit à Vancouver, dans l'Ouest, en Ontario ou ailleurs. La norme est nationale et le coût des services est très dispendieux. Vous savez tous qu'on ne peut pas l'éviter. Ça fonctionne par catégories d'avions, par le nombre de passagers, par la pesanteur et ainsi de suite.

The Chairman: You can come back again.

M. Canuel (Matapédia—Matane): Merci, monsieur le président.

The Chairman: We'll come back. Mr. Gouk.

M. Canuel (Matapédia—Matane): On va revenir!

Mr. Gouk: I'll try to make this brief. We dealt essentially with the same thing this morning. I had one question they weren't able to answer, and I would ask if you could tell me. Of the $1.6 million in your operating costs right now, does any of that include operation of the flight service station, the ILS system, the emergency response service, or funding for air–side capital projects?

Mr. Morel: I don't have the right answer, like the bible. I do believe the FSS is included in that deficit of $1.2 million.

Mr. Gouk: And your emergency response service, of course, would be—

Mr. Morel: Yes.

Mr. Gouk: The emergency response service, as I understand it, is in the process of being phased out.

[*Translation*]

The federal machine sometimes redeploys employees. By moving to a region, one can get down to a certain potential in order to ensure the same essential services and a measure of security, with maybe, a few job restrictions, which is always normal. These cuts can be made.

Mr. Canuel (Matapédia—Matane): Can it be made profitable?

Mr. Morel: Precisely, it could become profitable because a regional management that assumes the cost is free to set more flexible landing rates and aircraft fees in order to attract a wider customer base. With a wider customer base, revenues rise. It becomes possible to have economies of scale. The potential is there, there are more landings, more customers, and it becomes possible to break even. Concerning the 1.2 million dollars, there are some indirect costs. I don't remember all the details, so I couldn't tell you exactly how the money is pent. With higher revenues, the operating costs go down.

Take security operations: according to government standards, they must be on 24 hours a day. On the other hand, when there is no traffic, the building is closed and there are no management costs. There is a variety of ways to save money.

By charging less for landings, by charging airlines less and so on, we might be able to lower that famous 30 or 35% tax on the price of a ticket which is charged across the board from Vancouver in the west to Ontario, to elsewhere, because it is a national standard. It is a national standard and the cost of services is very expensive. You all know that this can't be avoided. The rate is set according to the type of aircraft, the number of passengers, weight, and so on.

Le président: Vous pourrez reparler tout à l'heure.

Mr. Canuel (Matapédia—Matane): Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Vous aurez un autre tour. Monsieur Gouk.

Mr. Canuel (Matapédia—Matane): We will have another round!

M. Gouk: Je vais essayer d'être bref. Nous avons discuté pratiquement du même sujet ce matin. J'ai posé une question aux témoins et ils n'ont pas pu y répondre, voyons si vous pourrez le faire. Vos coûts d'exploitation sont de 1,6 million de dollars à l'heure actuelle; est–ce que cela comprend le centre d'assistance au vol, le système ILS, le service d'intervention d'urgence ou le financement des projets d'immobilisation pour le secteur aérien?

M. Morel: Je n'ai pas une réponse toute faite comme la bible. Je pense que le centre d'assistance au vol est un des éléments de ce déficit de 1,2 million.

M. Gouk: Et votre service d'intervention d'urgence, bien sûr, deviendrait. . .

M. Morel: Oui.

M. Gouk: Si j'ai bien compris, on est en train de supprimer progressivement le service d'intervention d'urgence.

[*Texte*]

Mr. Morel: Yes, because in one part the firemen of the organization, the crew of the fire department, by April 1 will be cut down.

Mr. Gouk: So you have a reduction there.

Mr. Morel: We had five people, I believe, as the firemen. When I was talking to the director of the airport, we are down to three now because two have been retired.

Mr. Gouk: But that was part of last year's $1.6 million?

Mr. Morel: The $1.2 million.

Mr. Gouk: Flight service actually shouldn't be in that particular budget because that comes under air traffic services, which will be separate in the budget. If you take over the airport, you will not be responsible for paying the cost of the flight service station. That will come out of there as well.

Mr. Morel: That is one thing that will be coming out of the deficit, because that part comes under the federal government law that all air traffic controllers are under the governance of the federal law. The municipality with the organization it will be taking over won't have control of it. It will be strictly the airport maintenance and infrastructure.

Mr. Gouk: Do you have an electronics technician right now servicing the ILSs?

Mr. Morel: I do believe so.

Mr. Gouk: Is he out of that budget as well?

Mr. Morel: I can't answer you exactly.

Mr. Gouk: I would suspect that if you have flight service and all the rest in there, you probably have him in there as well. He would not be in it either. That would come under the air traffic services or air navigation services.

Mr. Morel: Flying services will be. . .

Mr. Gouk: So we've moved a little closer already. It's not all the way but it's a good start.

Mr. Morel: Yes. The airport director right now is working on a budget for the next five years where he can do the reduction of the deficit. That's what the government asked to bring it down to zero.

Mr. Gouk: Your airfare right now is $600 from Mont-Joli to Quebec?

Mr. Morel: Approximately.

• 1405

Mr. Gouk: You have about 40,000 passengers a year.

Mr. Morel: The last statistics were under 40,000.

Mr. Gouk: They were under 40,000. Well, at 40,000, a 1.6% tax—we hate that word—on a user-pay concept would raise you $400,000, plus all these other things that are to come off at the other end. I think we could probably find you are going to get pretty close.

[*Traduction*]

M. Morel: Oui, en partie parce qu'à partir du 1er avril, l'équipe de pompiers va subir des coupures.

M. Gouk: Il y a donc une réduction à ce niveau-là.

M. Morel: Nous avions cinq personnes, je crois, qui travaillaient comme pompiers. J'en ai discuté avec le directeur de l'aéroport et je sais que maintenant il n'en reste que trois, deux ayant pris leur retraite.

M. Gouk: Mais cela faisait partie des 1,6 million de l'année dernière?

M. Morel: Les 1,2 million.

M. Gouk: Le service d'assistance au vol ne devrait pas faire partie de ce budget puisque ce service relève du contrôle aérien qui figure à part dans le budget. Si vous reprenez l'aéroport, vous ne serez pas responsable du service d'assistance au vol qui continuera à relever du contrôle aérien.

M. Morel: C'est un des postes qui seront retirés du déficit car aux termes de la législation fédérale, tous les contrôleurs aériens sont régis par la loi fédérale. La municipalité et l'organisation dont elle prendra le contrôle n'exerceront aucun contrôle sur ces aspects-là. Elles s'occuperont exclusivement de l'entretien de l'infrastructure de l'aéroport.

M. Gouk: Est-ce que vous avez un technicien électronique qui entretient actuellement les ILS?

M. Morel: Je crois que oui.

M. Gouk: Et il est porté également à ce budget?

M. Morel: Je ne peux pas vous donner de réponse exacte.

M. Gouk: J'imagine que si le service d'assistance au vol et tout le reste figure dans ce budget-là, cet employé doit y figurer également. Mon poste aussi disparaîtrait de ce budget pour passer au service d'assistance au vol ou au service de navigation aérienne.

M. Morel: Tous les services de navigation. . .

M. Gouk: Nous avons donc déjà fait un peu de progrès, ce n'est pas suffisant, mais c'est un bon départ.

M. Morel: Oui. À l'heure actuelle le directeur de l'aéroport est en train de préparer le budget des cinq premières années et il tente de réduire le déficit. C'est ce que le gouvernement a demandé, que le déficit soit ramené à zéro.

M. Gouk: Le tarif d'un billet de Mont-Joli à Québec est actuellement de 600$?

M. Morel: Approximativement.

M. Gouk: Vous avez environ 40 000 passagers par année.

M. Morel: D'après les dernières statistiques, moins de 40 000.

M. Gouk: Moins de 40 000. Et bien, si on compte 40 000, avec une taxe—c'est un mot que nous détestons—une taxe donc de 1,6 p. 100, c'est-à-dire en suivant le principe des usagers payeurs, vous pourriez percevoir 400 000$, sans compter toutes les autres rentrées à l'autre bout. En fait, il se pourrait fort bien que vous soyez assez prêts du but.

[*Text*]

Mr. Morel: Yes, we should be able to come down to a final deficit, but there's one other thing. We asked for an extension of a couple of years on the project—instead of 1999, maybe 2001—which will also give the federal government a chance to work on the infrastructure so that we don't have to come out in five years and say, here is the airport but the main runway has to be paved, etc. Let's face it, the people who will be taking it don't expect a ticket with it of $10 million.

Mr. Gouk: I understand what you're saying. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Gouk.

Thank you very much, Mr. Morel and Madam Bernier, for coming before the committee to give us your very concise report. We appreciate your answers to our questions as well.

Mr. Morel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Could we ask the Port Commission of Rimouski East to come forward, please.

Welcome, Mr. Lévesque, gentlemen, to the Standing Committee on Transport. We thank you for coming before our committee to make your presentation. We ask that you make it in ten to fifteen minutes in order that we have time to ask some questions. The floor is yours.

M. Jocelyn Lévesque (président, Commission du port de Rimouski–Est): Bonjour. Madame et messieurs les commissaires, nous désirons tout d'abord vous remercier de nous donner l'occasion de vous rencontrer afin de discuter avec vous de notre vision de l'avenir du port de Rimouski–Est. Nous espérons que cette rencontre s'avérera fructueuse et que nos propos guideront le gouvernement dans les orientations à prendre concernant l'avenir du réseau portuaire canadien.

Les personnes qui m'accompagnent aujourd'hui sont membres de la Commission du port. Ce sont M. Michel Tremblay, maire de Rimouski et M. Camille LeBlanc, président de la Chambre de commerce de Rimouski.

Origine de la Commission du port de Rimouski–Est: Créée en 1990, à l'initiative de la Chambre de commerce de Rimouski et du Conseil économique, la Commission du port de Rimouski–Est visait à combler des lacunes évidentes en matière de promotion et de développement de nos infrastructures portuaires. Le Comité consultatif du port de Rimouski–Est, mis en place par le gouvernement fédéral, ne répondait pas de toute évidence aux besoins exprimés par le milieu.

Les objectifs de la Commission sont de voir à la promotion et au développement du port de Rimouski–Est et de ses activités, d'agir comme interlocuteur privilégié auprès des différentes instances décisionnelles, gouvernementales ou autres, sur toutes les questions concernant le port de Rimouski–Est.

La Commission est composée de membres actifs et de membres associés. Les membres actifs sont les personnes physiques nommées par les membres associés, ainsi que celles pressenties et nommées par le conseil administratif pour leur intérêt dans la promotion et le développement du port. Les membres associés sont la Chambre de commerce de Rimouski, le Conseil économique de Rimouski, la ville de Rimouski, la municipalité de Rimouski–Est, l'Institut maritime du Québec,

[*Translation*]

M. Morel: Effectivement, nous devrions pouvoir réduire beaucoup le déficit final, mais il y a un autre facteur. Nous avons demandé une prolongation de deux ans, peut–être 2001 au lieu de 1999, ce qui donnerait également au gouvernement fédéral le temps de travailler sur l'infrastructure, et ce qui nous évitera dans cinq ans de devoir dire: voilà l'aéroport, mais la surface de la piste doit être refaite, etc. Après tout, les gens qui s'en serviront ne s'attendent pas à payer leur billet 10 millions de dollars.

M. Gouk: Je comprends ce que vous dites. Merci.

Le président: Merci, monsieur Gouk.

Merci beaucoup, monsieur Morel et madame Bernier, d'avoir comparus devant ce comité et de nous avoir fait ce rapport très concis. Nous apprécions également vos réponses à nos questions.

M. Morel: Merci, monsieur le président.

Le président: Je vais demander au représentant de la Commission du port de Rimouski–Est de s'approcher.

Monsieur Lévesque, messieurs, nous vous souhaitons la bienvenue au Comité permanent des transports. Nous vous remercions pour votre intervention devant notre comité. Nous allons vous demander de parler de 10 à 15 minutes pour nous laisser le temps de vous poser des questions. Vous avez la parole.

Mr. Jocelyn Lévesque (Chairman, Port Commission of Rimouski East): Good afternoon. Ladies and gentlemen of the Committee, first of all we wish to thank you for this opportunity to meet with us and to set before you our vision for the future of the Port of Rimouski East. We hope that this meeting will be fruitful and that it will help the government make the right decisions concerning the future of our Canadian ports network.

I have with me several members of the Port Commission. They are Mr. Michel Tremblay, Mayor of Rimouski and Mr. Camille LeBlanc, Chairman of the Rimouski Chamber of Commerce.

Background of the Rimouski East Port Commission: Set up in 1990 at the initiative of the Rimouski Chamber of Commerce and the Economic Council, the Rimouski East Commission was an attempt to bridge some very obvious gasps in the promotion and development of our port infrastructure. The Rimouski East Port Advisory Committee, created by the federal government, was obviously not answering the needs of the area.

The aims of the Commission are the promotion and development of the Port of Rimouski East and its activities; it is a privileged link between the various decision–makers, government or other, for any matter that concerns the Port of Rimouski East.

The Commission is made up of regular members and associate members. The regular members are physical members appointed by the associate members, as well as individuals who have been approached and appointed by the Board of Directors for their concern for the promotion and development of the port. The associate members are the Rimouski Chamber of Commerce, the Rimouski Economic Council, the City of Rimouski, the municipality of Rimouski East, the Institut

[*Texte*]

l'Association des pêcheurs de la région de Rimouski, l'Association des marchands de Rimouski, la Corporation du port polyvalent (la marina) et Relais Nordik.

Bien que formée et active depuis 1990, la Commission est légalement constituée en vertu de la partie III de la Loi sur les compagnies depuis le 21 septembre 1994. Des lettres patentes ont été émises au nom de la Commission du port de Rimouski–Est.

[*Traduction*]

maritime du Québec, the Association des pêcheurs de la région de Rimouski, the Association des marchands de Rimouski, the Corporation du port polyvalent (la marina) et Relais Nordik.

Although created and operating since 1990, the Commission has been legally incorporated pursuant to Part III of the Loi sur les compagnies since September 21, 1994. Letters patent have been issued in the name of La Commission du Port de Rimouski–Est.

• 1410

Maintenant, traçons le portrait du Port de Rimouski–Est. Depuis la fondation de Rimouski, le port s'est toujours inscrit comme une infrastructure–clé du développement économique de la région.

Historiquement, Rimouski trouve son origine dans la situation abritée de son port, et presque toutes les grandes entreprises de la région ont utilisé le Port de Rimouski–Est pour expédier ou recevoir des marchandises, soit du bois de sciage, des pièces de grande taille, des carburants et ainsi de suite.

Au point de vue du développement économique, le Port de Rimouski–Est est un facteur de localisation important pour la région. Situé à proximité du parc industriel et de l'aéroport, relié au réseau ferroviaire et bientôt à l'autoroute 20 via la rue Industrielle, le Port occupe une position stratégique.

Ceux qui envisagent la possibilité d'investir à Rimouski tiennent, en effet, à avoir le maximum de garantie qu'en fonction de leurs besoins, ils pourront expédier ou recevoir leurs marchandises par mer, par train ou par route. Cette assurance est un élément–clé dans leur décision initiale même si l'utilisation d'un mode de transport ou d'un autre n'est pas immédiate.

De plus, la polyvalence des activités portuaires—desserte maritime, transport de marchandises diverses et de vrac, transport de pétrole et d'hydrocarbures, bateaux de pêche et navires de recherche, réserve navale—en assure un développement stable.

Le développement de l'activité océanique a sans contredit été appuyé par l'existence d'un port bien équipé répondant à des besoins évidents. Rimouski–Est est le port d'attache de plusieurs bateaux de recherche de l'Institut Maurice–Lamontagne et de l'Université du Québec à Rimouski, et de bateaux privés.

La desserte maritime de la Basse–Côte–Nord représente un impact majeur pour les commerçants et les grossistes de la région de Rimouski et un avantage économique important, soit le coût du transport pour les résidants de la Basse–Côte–Nord.

La situation géographique du Port de Rimouski–Est représente un avantage important dans la distribution des produits pétroliers et un impact intéressant du point de vue économique pour la région. Plusieurs compagnies pétrolières exploitent un bureau régional à Rimouski en plus d'entreposer des quantités importantes de produits pétroliers.

Le Port de Rimouski–Est abrite une marina qui compte près de 75 bateaux de plaisance et qui reçoit, à chaque année, un nombre de touristes plaisanciers.

Enfin, le port a connu une croissance de son tonnage de l'ordre de 13 p. 100 entre 1993 et 1994, et il est déjà assuré que le transport en vrac connaîtra une augmentation de 50 000 tonnes métriques en 1995.

Now let us draw a portrait of the Port of Rimouski East. Since the foundation of Rimouski, the Port has always been a key infrastructure in the economic development of the region.

Historically, Rimouski has its origins in the sheltered location of its port, and almost all major companies in the region have used the Port of Rimouski East to ship or receive merchandise, be it lumber, large equipment parts, fuel and so on.

From the standpoint of economic development, the Port of Rimouski East is an important link for the region. Situated close to the industrial park and the airport, linked by a rail network and soon to Highway 20 via Industrial Street, the Port occupies a strategic position.

Those who are considering investing in Rimouski want an iron–clad guarantee that, in accordance with their needs, they will be able to share or receive goods by sea, rail or road. That assurance is a key element in their initial decision even though the use of one method of transport or another is not immediate.

Moreover, the versatility of port activities—steamship services, transport of various goods and bulk goods, oil and hydrocarbon transport, fishing and research vessels, naval reserves—all serve to ensure stable development.

The development of oceanographic activities has undoubtedly been supported by the existence of a well–equipped port response to obvious needs. Rimouski East is home to many research vessels of the Institut Maurice–Lamontagne and of the University of Quebec in Rimouski, as well as private vessels.

The steamship services of the Lower North Shore represent a major asset for merchants and retailers in the Rimouski region as well as a significant economic advantage, i.e. lower cost of transport for Lower North Shore residents.

The geographic location of the Port of Rimouski East represents an important advantage in the distribution of petroleum products and has a positive impact from the economic standpoint for our region. Many oil companies operate a regional office in Rimouski and store large quantities of petroleum products there.

The Port of Rimouski East includes a marina for almost 75 pleasure craft and is used each year by a large number of pleasure boating tourists.

Lastly, the Port has experienced an increase in tonnage of approximately 13% between 1993 and 1994 and it is already certain that bulk traffic will increase by 50,000 metric tons in 1995.

[*Text*]

Le Port de Rimouski–Est contribue de façon majeure à l'économie de notre région et contribue au maintien d'un nombre important d'emplois. Voici quelques statistiques: 160 emplois directs liés aux mouvements de navires: débardage, grutage, surveillance, administration, entretien et équipages; 550 emplois indirects liés aux commerces et aux industries: grossistes, détaillants, transports, matériaux de construction, etc.; les emplois accumulés génèrent environ 22 millions de dollars dans l'économie de notre région; au cours des 10 dernières années, une moyenne de 123 navires ont utilisé les installations de Rimouski–Est pour un tonnage annuel moyen de 278 596 tonnes métriques; les recettes moyennes encaissées par le ministère se chiffrent à 272 150$ par année et les activités de pêche sont relativement importantes à Rimouski. La proximité d'une biomasse abondante—turbot et crabe principalement—fait de Rimouski un site d'opération intéressant et rentable pour les pêcheurs qui y ont leur port d'attache.

Voici quelques statistiques de débarquement des poissons: volume en tonnes métriques pour 1993: 833,1 tonnes métriques comparativement à 1 075,8 tonnes métriques en 1994, soit une augmentation de 29,f9 p. 100. La valeur de ces poissons, en 1993, était de 1 620 000$; en 1994, elle était de 3 078 600$, soit une augmentation de 90 p. 100. Le nombre de bateaux de pêche est passé de 23, en 1993, à 25, en 1994. La source de ces chiffres est Pêches et Océans Canada.

• 1415

Ces quelques données démontrent de façon évidente que le Port de Rimouski–Est constitue un véritable pôle de développement économique qui, à lui seul, maintient plus de 155 emplois directs dans la région immédiate et conditionne de façon indirecte près de 550 emplois.

Le transport maritime, une alternative incontournable: Divers facteurs nous permettent d'entrevoir un avenir plus prometteur pour nos ports. Mentionnons la rationalisation des subventions au transport routier dans l'Est du Canada (*Maritime Freight Rate Action*), la rationalisation et éventuellement la privatisation du réseau de chemins de fer du Canadien National, la détérioration prématurée de nos routes due au transport lourd et à la surcharge de nos routes, et la mondialisation des marchés qui nous imposent des contraintes de coûts et d'efficacité importantes.

Un réseau portuaire répondant aux besoins des années 2000: Un port constitue une interface entre les modes de transport terrestre et maritime. Il s'inscrit donc dans un système de transport dont la fonction est de faciliter la circulation des marchandises. Afin de soutenir la compétitivité de nos expéditeurs, il nous faut pouvoir compter sur un système de transport efficace et concurrentiel. Les activités portuaires qui affectent le délai de livraison et représentent une part non négligeable des coûts d'expédition sont un important maillon de la chaîne de transport dont dépendent tout particulièrement les régions éloignées.

Ces régions peuvent en effet réduire le coût de leur éloignement en faisant appel au mode de transport le plus économique, soit le mode maritime. Le port devient alors un élément de développement économique essentiel.

L'utilisation du transport maritime n'est toutefois envisageable que si son efficacité et son coût d'opération ne sont pas entachés par des installations et des opérations portuaires disfonctionnelles.

[*Translation*]

The Port of Rimouski–Est contributes in a major way to the economy of our region and the maintenance of a significant number of jobs. Here are a few statistics: 160 jobs directly linked to the movement of ships: loading, crane handling, monitoring, administration, maintenance and crews; 550 indirect jobs in business and industry: wholesalers, retailers, transportation, construction materials, etc; accumulated employment generates approximately 22 million dollars in the regional economy; over the past 10 years, an average of 123 ships have used the facilities in Rimouski–Est for an average annual tonnage of 278,596 metric tons; the average revenue earned by the Department is $272,150 a year and fishing activities are relatively significant in Rimouski. The proximity of an abundant biomass—mainly turbot and crab—means that Rimouski is an interesting and profitable operation site for fishermen attached to that port.

Here are a few statistics on fish landings: metric ton volume for 1993: 833.1 metric tons compared to 1,075.8 metric tons in 1994, an increase of 29.9%. The value of this fish in 1993 was $1.62 million dollars; in 1994 it was $3,078,600, an increase of 90%. The number of fishing vessels rose from 23 in 1993 to 25 in 1994. The source of these figures is Fisheries and Oceans Canada.

The data show that the Port of Rimouski East is clearly a centre for economic development providing 155 direct jobs in the immediate area and close to 550 indirect jobs.

Marine transportation, an unavoidable alternative: Various factors lead us to think that there is a promising future for our ports. The streamlining of road transport subsidies in Eastern Canada (Maritime Freight Rate Action), the streamlining and eventual privatization of Canadian National's railway lines, the premature deterioration of our roads due to heavy trucks and traffic, and the globalization of markets mean we must greatly limit costs and improve efficiency.

A port network to meet the needs of the year 2000: A port is an interface between ground and marine transportation. It is therefore part of a transport system whose function is to facilitate the flow of merchandise. In order to help our shippers remain competitive, there must be an efficient and competitive transportation system. Port activities which affect delivery dates and part of shipping costs are an important link in the transport chain which outlying areas are particularly dependent on.

These areas can limit the cost of their distance by using the most economical means of transportation, the marine mode. The port is therefore an essential element in economic development.

It is only possible to use marine transport if its efficiency and operating costs are not undermined by dysfunctional port operations and installations.

[*Texte*]

Un port, c'est avant tout toutes des installations constituées de quais, d'espaces d'entreposage ouverts et fermés et d'une zone navigable le long des quais et dans les chenaux d'accès. Un port, c'est aussi des équipements de manutention et des voies d'accès terrestres, routières et ferroviaires. L'ensemble des infrastructures et superstructures représente ce que l'on pourrait appeler la partie *hardware* du port et cela s'ajoute à l'opération des installations et à la gestion du domaine portuaire, ce qu'on pourrait appeler la partie *software* du port.

Les opérations portuaires comprennent, notamment, les activités de transbordement et d'entreposage auxquelles peuvent s'ajouter des activités d'emballage, de remorquage et de pilotage. Ces activités sont généralement réalisées par des agents privés.

La gestion portuaire, pour sa part, inclut l'étude et la prospection des marchés, le choix des secteurs de développement, l'établissement des services requis ainsi que la fixation et l'application des droits et frais portuaires. Elle suppose aussi l'allocation des quais à l'arrivée des navires et la surveillance du site pour prévenir les activités dangereuses, irrégulières ou frauduleuses.

Finalement, une saine gestion portuaire exige que des mécanismes de collaboration et de concertation soient mis en place pour que les différents intervenants de la place portuaire puissent échanger et formuler ensemble des stratégies de développement.

Le Port de Rimouski–Est dans ce contexte: À Rimouski–Est, nous retrouvons des installations qui sont la propriété du gouvernement fédéral et dont la gestion a été confiée à Havres et Ports Canada, une division de la Garde côtière canadienne. Les opérations sont effectuées par des arrimeurs privés.

La gestion de Havres et Ports Canada s'est toutefois résumée à la fonction d'ingénierie reliée à l'entretien et à la réfection des quais ou au dragage du chenal. Les succès mitigés par Havres et Ports Canada dans la commercialisation du Port de Rimouski–Est nous amènent à proposer une révision en profondeur du mode de gestion du port.

Le maintien et le développement des infrastructures portuaires, en tant que prolongement du système de transport terrestre, devront continuer de relever de leur propriétaire, le gouvernement fédéral. Les opérations continueront d'être efficacement assurées par des entreprises privées.

Par contre, des changements devront être apportés à la gestion du port qui devra faire plus de place aux activités de commercialisation, ce qui devra s'accompagner d'une décentralisation complète vers la Commission du Port de Rimouski–Est.

• 1420

Cette dernière sera plus en mesure que Ports et Havres Canada d'identifier et d'exploiter les marchés potentiels du port, pour peu qu'elle possède l'autorité d'agir sur les services offerts au port et sur la grille de tarification portuaire. Le financement de la gestion des installations fédérales par la Commission pourra provenir des économies générées par la décentralisation.

Évidemment, le gouvernement devra se tenir prêt à effectuer des améliorations à ses installations: réfection du quai transversal et ouest, profondeur des quais d'amarrage et du chenail, installation d'une rampe RO/RO pour mieux répondre

[*Traduction*]

A port is essentially made up of facilities like docks, open and closed storage spaces and a navigable area along the docks and into access channels. A port is also handling equipment and ground access routes, both roads and railways. All the infrastructures and superstructures are what we could call the "hardware" part of the port. Add to that the operation of facilities and port management, which could be called the "software" part of the port.

Port operations include, amongst others, trans–shipping and storage, as well as packing, towing and pilotage. These activities are generally carried out by private interests.

Port management includes marketing, choosing sectors for development, setting up the necessary services, as well as determining and administring harbour fees and charges. It also means dock allotment to incoming ships' and supervising the area to prevent dangerous, irregular or fraudulent activities.

Lastly, sound port management means that a cooperation and consultation process must be set up so that the nations stakeholders in the port be able to liaise and devise cooperative development strategies.

The Port of Rimouski East in this context: In Rimouski East, there are facilities which are the property of the federal government and which are managed by Harbours and Ports Canada, a division of the Canadian Coast Guard. Operations are carried out by private stevedores.

However Harbours and Ports Canada's management has been limited to an engineering function relating to the upkeep and repairing of docks or dredging of the channel. Harbours and Ports Canada's limited success at marketing the Port of Rimouski East has led to our suggesting an in–depth re–examination of how the port is managed.

The upkeep and development of port infrastructures, as an extension of the ground transport system, should continue to be the responsibility of their owner, the federal government. Operations would continue to be efficiently carried out by private companies.

On the other hand, changes must be made to port management, emphasiting marketing, which requires a total decentralization unto the Port Commission of Rimouski East.

The Commission would be in a better position than Ports and Harbours Canada to identify and develop the potential markets of the port, as long as it has the authority over services provided at the port and rates. The funding for the management of federal facilities by the Commission could come from savings created by decentralizing.

Of course, the government will have to be willing to carry out improvements to its facilities: repairs to the transverse dock and the west dock, increased depth of berthing quays and channel, installing a RO/RO ramp to better meet the changing

[*Text*]

aux besoins changeants de l'industrie et permettre l'atteinte des objectifs stratégiques de la Commission. La centralisation du droit de propriété, la privatisation des opérations et la concentration de la gestion caractériseront l'avenir du Port de Rimouski–Est. C'est donc une gestion partagée qui vous est ici proposée et qui associe le gouvernement fédéral à la Commission du Port de Rimouski–Est dans l'exploitation rationnelle d'un outil indispensable au développement économique de la région.

The Chairman: Mr. Lévesque, thank you very much for your presentation.

We now invite questions from our colleagues. Anna, did you have a short one?

Mrs. Terrana: Not yet.

The Chairman: Mr. Gouk.

Mr. Gouk: There is one thing I wanted to clarify. I'm happy to hear that you want autonomy, because I think we'd love to give it to you. What, if anything, are you looking for from the federal government other than to have them butt out?

M. J. Lévesque: Nous aimerions que les phases qui ont été commencées pour la réfection du Port de Rimouski–Est soient continuées afin de rassurer les utilisateurs du port de mer, parce qu'on a eu certaines défaillances à un moment donné. Cela fut réparé de façon adéquate sur la partie est. Il reste des parties qui sont encore sujettes à vérification. Alors, on aimerait beaucoup que le gouvernement se charge de mettre des infrastructures de bonne qualité en place et aussi d'améliorer notre sort en nous installant une rampe RO/RO qui faciliterait la commercialisation de notre port de mer.

Mr. Gouk: What kind of money are you looking for there?

M. J. Lévesque: Pour une rampe RO/RO, on parle d'un investissement approximatif de 500 000$ parce qu'on ne voudrait pas avoir un outil extraordinaire qui, à un moment donné, ne serait plus utilisable. On a eu des exemples dans différents secteurs.

Okay?

The Chairman: Yes, much better.

M. J. Lévesque: Un montant de 500 000$.

Mr. Gouk: And for the other work repairs you were talking about. . .?

M. J. Lévesque: Il est difficile d'évaluer les réparations au port de mer parce qu'au départ, on devait investir la somme de 28 millions de dollars en 1992 et je crois que nous ne sommes même pas rendus à 20 millions de dollars. Beaucoup d'économies ont été faites au cours de la réparation de l'infrastructure du quai est. Si ces sommes d'argent ont été placées dans un tiroir, on pourrait peut–être les sortir et continuer notre infrastructure pour qu'on ait quelque chose de bien à Rimouski–Est.

M. Guimond: Merci beaucoup pour votre mémoire. À la page 9, vous dites:

. . .s'accompagner d'une décentralisation complète vers la Commission du Port de Rimouski–Est.

C'est un peu la ligne dominante. Vous nous faites état de certaines choses. Je suis heureux de voir, en 1993–1994, les augmentations que vous avez eues en matière de trafic, les résultats en tonnes de poisson transitées, etc. Ce sont de bonnes

[*Translation*]

needs of industry and to allow the Commission to meet its strategic goals. Centralized right of ownership, privatized operations and integrated management will be the characteristics of the Port of Rimouski East in the future. So we are suggesting a shared–management that brings together the federal government and the Port Commission of Rimouski East in the rational operation of a necessary tool for the region's economic development.

Le président: Monsieur Lévesque, je vous remercie de votre présentation.

J'invite nos collègues à poser des questions. Anna, est–ce que vous avez une petite question?

Mme Terrana: Pas encore.

Le président: Monsieur Gouk.

M. Gouk: Je voudrais éclaircir un point. Je suis content d'entendre que vous désirez l'autonomie, car je crois qu'on aimerait bien vous la donner. Que voulez–vous, si vous voulez quelque chose, du gouvernement fédéral, hormis le fait qu'il s'en aille?

Mr. J. Lévesque: We'd like the phases already started in the repair of the Port of Rimouski East to be continued in order to reassure the seaport users, because we had a few problems at one point. The east part was repaired adequately. There are still parts that have to be checked. So we would very much like the government to put in good quality infrastructures and also to improve our lot by installing a RO/RO ramp which would make it easier to market our seaport.

M. Gouk: Quel montant désirez–vous?

Mr. J. Lévesque: For our RO/RO ramp, an approximate investment of $500,000, because we wouldn't want to have an extraordinary tool which, at some point, would no longer be usable. There've been examples in different areas.

Cela va?

Le président: Oui c'est beaucoup mieux.

Mr. J. Lévesque: Five hundred thousand dollars.

M. Gouk: Et les travaux de réfection dont vous parliez. . .?

Mr. J. Lévesque: It's hard to assess seaport repairs because at the beginning, $28 million were to be invested in 1992 and I think we aren't even at $20 million yet. There were a lot of savings made in repairing the east dock infrastructure. If these monies were put in a drawer, may be we could take them out and continue our infrastructure development so that Rimouski East would amount to something.

Mr. Guimond: Thank you very much for your brief. On page 9 you state:

. . .at the same time as a total decentralization to the Port Commission of Rimouski East.

That's just about the dominant line. You mentioned certain things. I'm pleased to see that in 1993–94, there were increases in traffic, tons of fish conveyed in transit, etc. That is good news, particularly given the jobs this creates in your area. But

[*Texte*]

nouvelles, particulièrement en raison de l'emploi que cela crée dans votre région. Mais est–ce que vous êtes d'avis que cette décentralisation devrait être accompagnée des moyens financiers qui vont avec elle? C'est sous–entendu. Vous ne voulez pas une décentralisation dans laquelle on vous céderait le port, mais sans vous offrir les outils correspondants.

[*Traduction*]

don't you think that this decentralization should come with the financial means that go with it? It's implicit. You don't want a decentralization where the port would be transfered to you, but without the corresponding tools.

• 1425

M. J. Lévesque: On ne veut pas qu'il y ait cession du port; on veut simplement avoir l'administration du port parce qu'on veut toujours que le gouvernement fédéral soit le propriétaire des infrastructures. Il n'y a personne sauf un gouvernement d'une telle envergure qui peut s'occuper d'un tel port. Il n'y a pas d'entreprise privée ou de municipalité qui pourrait prendre la place du gouvernement en ce qui a trait aux infrastructures.

Mr. J. Lévesque: We don't want the port to be transferred; We only want to manage the port because we still want the federal government to own the infrastructure. Only a large scale government could handle this type of port. No private business or municipality could take the government's place as far as infrastructure is concerned.

M. Guimond: Et si le gouvernement ne veut plus investir dans les améliorations? Vous arrivez avec une certaine liste d'épicerie, l'installation d'une rampe RO/RO à 500 000$ et toutes ces choses–là. Si le gouvernement fédéral nous dit: Non, il faudrait que ça vienne du milieu, il faudrait qu'il y ait d'autres gens qui le prennent. . . Si le gouvernement nous dit qu'il n'a plus d'argent pour le faire, qu'est–ce qu'on fait?

Mr. Guimond: And if the government no longer wants to invest in improvements? You come in with a shopping list, a RO/RO ramp at $500,000 and that type of thing. The federal government tells us: no, it should come from the local area, other people should handle it. . . If the government tells us it doesn't have any money to do it, what do we do?

M. J. Lévesque: Je pense bien que la Commission du Port aura à travailler avec les infrastructures actuelles, mais on aura certainement un problème à essayer de vendre le port de Rimouski–Est pour faire d'autres transbordements.

Mr. J. Lévesque: I do think that the Port Commission will have to work with the present infrastructures, but we'd certainly have a problem trying to sell the port of Rimouski east for other trans–shipments.

M. Guimond: C'est dans ce sens–là qu'en tant que membre associé, je m'adresse au nouveau maire de Rimouski. Maintenant, vous portez un nouveau chapeau. Durant les neuf années précédant le 1er novembre 1994, vous receviez ce genre de demande, mais maintenant, vous pouvez vous–même vous assurer de l'avenir de la demande.

Mr. Guimond: It is in that sense, as an associate member, I'm saying to the new mayor of Rimouski: You are now wearing a new hat. In the nine years before the first of November 1994, you received this kind of requests from us but now, you can look yourself after the future.

Est–ce que les citoyens et citoyennes de Rimouski seraient en mesure et auraient la volonté d'assumer de plus grandes charges fiscales au niveau de leurs taxes municipales, entre autres, pour aider au financement du Port de Rimouski–Est? Est–ce que vos concitoyens vous suivraient là–dedans, monsieur Tremblay?

Would the citizens of Rimouski be able to, and want to, take on a greater tax burden as far as their municipal taxes, amongst others, are concerned, in order to help finance the port of Rimouski East? Do you think your fellow citizens would follow you on that, Mr. Tremblay?

Son honneur le maire Michel Tremblay (Ville de Rimouski): Il faut distinguer deux facettes du problème. Il y a la question des immobilisations. Je pense qu'au niveau des immobilisations, c'est impensable d'aller là. Au niveau de la gestion, c'est une autre histoire. On a déjà une Commission du Port qui s'est penchée sur le sujet.

His Worship Mayor Michel Tremblay (City of Rimouski): You have to separate the two parts of the problem. There's the matter of capital investment. I think as far as capital expenditures are concerned, it is unthinkable. As far a management is concerned, that's another matter. The Port Commission has already looked into it.

Nous avons une activité économique là; nous avons de l'argent qui est généré par l'opération de ce port. Nous avons vraiment un port polyvalent, très achalandé par différents organismes et activités commerciales.

We have economic activity there; we have the money created by the port's operations. We have a truly versatile port, much used by several organizations and businesses.

Cela dit, on est capable, à la Commission du Port, de faire la promotion du port, ce que Ports Canada n'est pas capable de faire. Nous pourrions, à ce moment–là, gérer le port en matière de fonctionnement, mais en matière d'immobilisations, il y a certainement des démarches à faire pour essayer d'avoir les immobilisations requises afin de garder une infrastructure portuaire de qualité et convenable, qui en même temps offrirait un service à la population, tant locale que régionale.

This being said, we are able, at the Port Commission, to promote the port, which Ports Canada can't do. We could manage the port's operations, but as far as capital expenditures as concerned, there are certainly steps to be taken to try to get the necessary capital investment in order to keep up acceptable, quality port infrastructures, which at the same time would provide services to people, local and regional.

[*Text*]

Du côté de la gestion des opérations, on est capables de trouver des moyens d'apporter une contribution modeste, forcément, mais si on veut garder une activité économique et, en même temps, se donner une infrastructure et la conserver... En matière de gestion, avec la Commission du Port et les différents utilisateurs, on est peut–être capable d'avoir une gestion efficace et, en même temps, dynamique et orientée vers le développement de notre port de mer.

M. Guimond: Si le ministre des Transports, après avoir élaboré une politique et après des audiences et des consultations de fonctionnaires, dit: On va continuer à subventionner un réseau national des ports et les autres ports devront envisager l'autonomie...

M. Tremblay: On fera la démonstration qu'on est dans le réseau national.

The Chairman: Mr. Lévesque, Mr. Tremblay and Mr. LeBlanc, thank you very much for coming before the committee with your brief and to answer our questions.

Could we invite MRC de la Mitis to the table, please?

• 1430

Good afternoon, gentlemen. Mr. Bélanger, are you the spokesperson for the group today?

M. Rémi Bélanger (préfet, MRC de la Mitis): Oui monsieur.

The Chairman: You have a prepared document. We welcome you to our committee and we would like you to proceed.

M. Bélanger: D'accord. Je suis préfet de la MRC de la Mitis et c'est à ce titre que je présente ici le mémoire qui a été adopté par l'ensemble du conseil des maires de la municipalité de la Mitis. Je suis accompagné de M. Gilles Goulet, qui est secrétaire–trésorier de la MRC de la Mitis, et de M. François Rochon qui est responsable de l'aménagement et des schémas d'aménagement au niveau de la MRC de La Mitis.

Notre mémoire touche exclusivement la survie ou la viabilité de l'aéroport de Mont–Joli, et vous me permettrez, monsieur le président et messieurs les membres du Comité permanent, de vous en faire la lecture. Je serai ensuite disposé, ainsi que mes amis, à répondre à vos questions.

Au nom des membres du conseil de la Municipalité régionale de comté de la Mitis, nous tenons à vous remercier de nous permettre d'exprimer l'opinion des élus municipaux mitisiens sur la politique nationale des aéroports déposée en juillet 1994 par Transports Canada.

En effet, le conseil de la MRC de la Mitis est fortement préoccupé par une éventuelle modification du type de gestion de cet aéroport, tel que souhaité dans ladite politique. D'ailleurs, une résolution adoptée unanimement par le conseil des maires de la MRC, le 8 août dernier, exprime clairement cette inquiétude.

Le présent mémoire reflète la position de la MRC de La Mitis quant à la volonté du gouvernement fédéral de modifier complètement, par le biais de la politique nationale des aéroports, le type de gestion des aéroports régionaux, dont celui

[*Translation*]

On the management side, we could contribute modestly, of course, but if we want to keep up the economic activity and at the same time build up the infrastructure and keep it... As to management, with the Port Commission and the various users, we might be able to come up with efficient management and, at the same time, be dynamic and develop our seaport.

Mr. Guimond: If the Minister of Transport, after developing a policy and after hearings and consultations with public servants, says: We'll continue to subsidize a national network of ports and the other ports should consider autonomy.

Mr. Tremblay: We'll prove that we're part of the national network.

Le président: Monsieur Lévesque, monsieur Tremblay et monsieur LeBlanc, je vous remercie d'être venus devant le comité avec votre mémoire et d'avoir répondu à nos questions.

Est–ce que la MRC de la Mitis voudrait venir à la table, s'il vous plaît?

Bonjour, messieurs. Monsieur Bélanger, êtes–vous le porte–parole du groupe aujourd'hui?

Mr. Rémi Bélanger (*préfet, MRC de la Mitis*): Yes sir.

Le président: Vous avez un document préparé. Bienvenue à notre comité. Vous avez la parole.

Mr. Bélanger: Okay. I'm the prefect of the *MRC de La Mitis* and as such, I'm here to present the brief adopted by the entire Council of Mayors of the MRC la Mitis. With me is Mr. Gilles Goulet, who is the Secretary and Treasurer of the *MRC de la Mitis* as well as Mr. François Rochon who is responsible for planning and development plans for the *MRC de la Mitis*.

Our brief will only deal with the survival or viability of the airport of Mont–Joli, and please allow me, Mr. Chairman and members of the standing committee, to read it to you. I will then, with my friends, answer your questions.

On behalf of the members of the Regional Municipal Council of the MRC la Mitis, we would like to thank you for allowing us to express the opinion of the elected officials of la Mitis concerning the National Airport Policy tabled in July 1994 by Transport Canada.

The Council of the *MRC de la Mitis* is very concerned by the possibility that the airport's type of management might be changed, as mentioned in that policy. Moreover, a resolution unanimously adopted by the Council of Mayors of the MRC, on the 8th of August last, clearly expresses this concern.

This brief reflects the *MRC de la Mitis*'s position concerning the federal government's desire to completely change, through the National Airport Policy, the type of management used in regional airports such as Mont–Joli. We

[*Texte*]

de Mont–Joli. Nous entendons donc démontrer que l'aéroport de Mont–Joli constitue un équipement stratégique, non seulement pour la région immédiate, mais aussi pour la région du Bas–Saint–Laurent et de la Gaspésie, et que la présence des infrastructures actuelles en fait un aéroport de premier ordre.

Inauguré en 1942, l'aéroport de Mont–Joli fait partie depuis plusieurs années des aéroports ayant un statut dit régional.

Localisation stratégique: La situation géographique de l'aéroport constitue certainement un atout stratégique pour l'ensemble de la région Bas–Saint–Laurent—Gaspésie. Sa localisation en bordure de la route nationale 132 en facilite grandement l'accessibilité et, par surcroît, l'aéroport se situe en quelque sorte au carrefour des routes 132 et à proximité du deuxième rang est et ouest, ce qui en fait un point de rencontre exceptionnel entre les régions du Bas–Saint–Laurent, de la Gaspésie, de la Matapédia et, à un degré moindre, du Nouveau–Brunswick. Le prolongement de l'autoroute 20 entre Rimouski et Grand–Métis prévu pour 1997, combiné au parachèvement possible du tronçon Cacouna–Rimouski, pourrait augmenter l'attrait de l'aéroport auprès du grand public. Enfin, Mont–Joli est très bien desservie par les autres modes de transport. Au niveau ferroviaire, par exemple, la ville se retrouve au croisement de deux voies importantes: Gaspésie et Matapédia—Nouveau–Brunswick. Le transport par autobus assuré par Orléans Express Inc. dessert également Mont–Joli. Celle–ci se retrouve donc à un carrefour de plusieurs modes de transport, favorisant ainsi une grande complémentarité et pouvant engendrer un impact positif sur l'achalandage de ces divers modes de transport, notamment le transport aérien.

Au chapitre des infrastructures et des services disponibles sur place, l'aéroport de Mont–Joli demeure certainement l'endroit le mieux équipé de toute la région Bas–Saint–Laurent—Gaspésie. Que ce soit au niveau de la superficie totale, de la dimension de l'aérogare, du nombre de pistes ou de la présence d'une station d'information en vol et d'une caserne de pompiers, l'aéroport de Mont–Joli arrive en tête de tous les aéroports de cette grande région.

[*Traduction*]

will therefore show that the airport of Mont–Joli is of strategic importance, not only for the immediate area, but also for the Lower St. Lawrence and Gaspé region, and that it's present infrastructure make it a first rank airport.

Established in 1942, the airport of Mont–Joli has for the last few years been an airport with a so–called regional status.

Strategic location: the geographical location of the airport is certainly a strategic plus for the whole Gaspé–Lower St. Lawrence area. Its location, near highway 132, makes for easy access and, moreover, the airport is basically at the crossroads of Highway 132 and to the second line east and west, which makes it an exceptional focal point between the Lower St. Lawrence, Gaspé, Matapédia and, to a lesser degree, New Brunswick regions. The extension of Highway 20 between Rimouski and Grand–Métis expected in 1997, as well as the possible completion of the Cacouna–Rimouski segment, could increase the airport's attractiveness to the public. Lastly, Mont–Joli is well served by other means of transport. As far as railways are concerned, for example,the city is at the intersection of two main lines: Gaspé and Matapédia—New Brunswick. Orléans Express Inc. buses also serve Mont–Joli. Mont–Joli is therefore at the intersection of many different modes of transportation, which leads to greater complementarity and which could have a positive impact on the use of these different means of transportation, particularly air transport.

Concerning infrastructures and available services, Mont–Joli's airport is certainly the best equipped in the entire Gaspé—Lower St. Lawrence area. Wether it in terms of total area, size of terminal, number of airstrips or the fact that there is a flight service station and a fire station, the airport of Mont–Joli is the leader amongst airports in this large area.

• 1435

De plus, il est également important de mentionner que le site de l'aéroport offre de nombreuses possibilités au niveau de son développement pour le futur.

Actuellement, l'aéroport procure 83 emplois directs et indirects de façon permanente, dont 33 relèvent directement de Transports Canada. De ce nombre, 22 sont assignés à la gestion de l'aéroport et 11 au niveau des stations d'information en vol. La masse salariale annuelle des employés de Transports Canada s'élève approximativement à 1,4 million de dollars, soit en moyenne 42 500 par année par employé. Des 790 entreprises recensées par le Conseil de développement économique de la Mitis, en 1993, Transports Canada constitue le 23^{e} plus gros employeur de la Mitis pour le nombre d'employés. Si l'on tient compte exclusivement de la masse salariale totale des employés, Transports Canada constituerait approximativement le 15^{e} employeur en importance.

Moreover, it's also important to mention that the airport site holds a lot of promise for its future development.

Right now, the airport provides 83 direct and indirect permanent jobs, 33 of which staffed directly by Transport Canada. Of that number, 22 are assigned to airport management and 11 to flight service stations. The annual payroll of the Transport Canada employees is about $1.4 million which is an average of $42,500 per year per employee. Of the 790 businesses counted by the *Conseil de développement économique de la Mitis en 1993* Transport Canada is the 23rd biggest employer of *la Mitis* if the number of employees only is considered. If the total employee payroll is considered exclusively, Transport Canada would be approximately the 15th largest employer.

[*Text*]

Les employés de Transports Canada, de même que les emplois indirects—compagnies aériennes, compagnies de location de voitures—reliés à la présence de l'aéroport, jouent donc un rôle majeur au niveau de l'activité commerciale.

Le territoire desservi: En ce qui a trait au nombre total de passagers transportés en 1992, près de 42 000 personnes s'envolèrent de Mont–Joli alors que les aéroports de Gaspé et de Rimouski cumulaient globalement un peu plus de 33 000 passagers. Compte tenu de la présence des aéroports de Québec, de Gaspé et de Charlo, au Nouveau–Brunswick, on peut prétendre que l'aire d'influence de l'aéroport de Mont–Joli s'étend à l'intérieur du rayon formé des municipalités de Trois–Pistoles, de Routhierville et de Sainte–Anne–des–Monts, qui totalise une population de 150 000 individus.

Sur le plan canadien, 94 p. 100 du volume total des marchandises et des passagers se déplace par 26 des 726 aéroports certifiés. Mont–Joli ne fait pas partie de ces 26 aéroports. Nous ne pouvons toutefois pas passer sous silence le fait que la récente déréglementation survenue en 1989 sur le transport aérien ne profite certainement pas aux régions puisqu'elle a provoqué une hausse considérable des tarifs pour les déplacements régionaux, décourageant ainsi la clientèle.

Au chapitre du financement des opérations de l'aéroport de Mont–Joli, l'année 1992 s'est soldée par un déficit de 1 202 276$. Il ne s'agit pas d'une situation unique puisque plusieurs aéroports régionaux, nationaux et internationaux du Canada vivent des circonstances analogues. À titre d'exemple, mentionnons que les aéroports de Sept–Îles, de Baie–Comeau, de Val d'Or, de Saint–John et de Gander ont présentent respectivement des déficits annuels d'opération de 1 900 000$, 1 132 000$, 1 400 000$, 965 000$ et 4 millions de dollars.

La politique nationale des aéroports: Selon la politique nationale des aéroports, le gouvernement fédéral cessera de participer à l'exploitation et au financement des aéroports locaux et régionaux au cours d'une période de cinq ans débutant le 1er avril 1995. Au cours de cette période, les aéroports seront offerts aux gouvernements provinciaux et locaux, aux administrations aéroportuaires, aux entreprises privées et à d'autres intérêts dans cet ordre.

Devant faire face à une situation financière très précaire occasionnée principalement par un déficit qui atteint des proportions gigantesques, nous assistons donc de nouveau, par l'avènement de cette politique des transports, à une vaste opération de pelletage d'une partie des dettes d'un gouvernement du palier supérieur vers des instances dites locales. Après les routes, les infrastructures de transport aérien et les infrastructures portuaires sont portées à la charge du milieu, qui a déjà atteint le seuil de saturation en termes de financement des services qu'il a à livrer à sa population.

Qui plus est, l'État laisse délibérément le réseau régional de transport ferroviaire s'effriter et il s'apprête à sabrer dans les programmes de subventions au transport des marchandises.

[*Translation*]

Transport Canada's employees as well as the indirect jobs—air transport companies, car rental companies—attributable to the presence of the airport thus play a major role in our economy.

Territory served: Concerning the total number of passengers flown in 1992, close to 42,000 people took off from Mont–Joli while the airports at Gaspé and Rimouski together had a bit over 33,000 passengers. In view of the presence of airports at Quebec City, Gaspé and Charlo, New Brunswich, we could say that the Mont–Joli airport's zone of influence extends over an area bordered by Trois–Pistoles, Routhierville and Sainte–Anne–des–Monts, with a total population of some 150,000 individuals.

Nationally, 94% of the total volume of freight and passengers goes to 26 of the 726 certified airports. Mont–Joli is not on the list of those 26 airports. However, we must point out that the deregulation undertaken in 1989 in the field of air transport was certainly not beneficial for the regions as it led to a huge increase in rates for regional travel, thus discouraging the clientele.

As for operations funding at the Mont–Joli Airport, 1992 resulted in a $1,202,276 deficit. This is not a unique situation as many regional, national and international airports in Canada have had the same problem. For example, we might mention that the airports at Sept–Îles, Baie–Comeau, Val d'Or, St. John and Gander have shown annual operational deficits of respectively $1,900,000, $1,132,000, $1,400,000, $965,000 and $4 million.

National Airport Policy: According to the national policy on airports, the federal government will stop contributing to the operations and funding of local and regional airports over a five–year period as of April 1, 1995. During this period, airports will be offered to provincial and local governments, to airport authorities, to private interests or other interests, in that order.

Faced with a very precarious financial situation mainly brought on by a deficit that has reached gigantic proportions, once again, through this transport policy, what we see is a vast *into your backyard* operation where part of the debt of a higher level government being is shovelled down to so–called local authorities. After roads, the infrastructures for airports and ports are being dumped on local authorities which have already reached their levels of saturation in terms of funding those services they deliver to their populations.

Moreover, Canada is deliberately letting the regional rail transport network crumble away and is getting ready to slash freight transport subsidy programs.

[*Texte*]

Un petit aparté, si vous me le permettez. L'essence même de ce pays qui s'appelle le Canada a été créée à même ce qu'on peut appeler les liens du transport d'un océan à l'autre. Ce n'est pas une entité géographique, mais une entité de la volonté humaine de vivre ensemble. Le transport en est un élément essentiel, autant que les communications.

Ne disposant pas des ressources fiancières requises pour suppléer au désengagement de l'Etat de ses champs de compétence, nous sommes forcés de constater que les régions à faible densité de population, comme la nôtre, se retrouveront à court terme et à moyen terme de plus en plus isolées des grands centres urbains, ce qui implique un affaiblissement considérable de notre position sur l'échiquier économique. Bien que ces propos puissent paraître alarmistes et fort pessimistes, ils sont toutefois le fruit d'une profonde réflexion sur le contexte économique actuel et, malheureusement, ce sombre portrait pourrait aussi bien représenter la situation de plusieurs autres régions dites excentriques.

[*Traduction*]

A digression, if you don't mind. The very soul of this country called Canada was brought fourth from what we could call transportation links from sea to sea. It is not a geographic entity, but an entity made up of human beings wanting to live together. Transportation is an essential element, as essential as communications.

Without the financial resources required to fill the void created by the government pulling out of these areas of its jurisdiction, we can only come to the conclusion that weakly populated regions like ours, in the short and medium term, will find themselves further and further isolated from the major urban centres, which implies considerable weakening of our position on the economic checkerboard. Although some might qualify this statement as being alarmist and pessimistic, it is nonetheless the result of a serious consideration of the present economic context and, unfortunately, this sombre portrait could also represent the situation of many other so–called regions.

• 1440

Par ailleurs, pour revenir au sujet spécifique qui nous préoccupe aujourd'hui, il est admis que les aéroports régionaux et locaux pourraient ne pas disposer, à l'intérieur du délai de cinq ans, de revenus adéquats pour couvrir à la fois leurs dépenses d'exploitation et leurs coûts en immobilisations. Pour cette raison avouée, il est permis de croire que d'autres motifs d'ordre politique ont justifié cette décision. Le gouvernement fédéral créera un programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires qu'il financera pour appuyer les immobilisations liées à la sécurité.

On the other hand, moving right along, it is recognized the regional airports might not, within this five year period, have available adequate income to cover both their operating expenditures and their capital costs. Because this is so clear, one may conclude that other reasons of a political nature are a justification of this decision. The federal government will set up an Airport Capital Assistance Program which it will fund to support capital costs incurred for safety.

Malgré les bonnes intentions du gouvernement fédéral, nous nous questionnons sérieusement sur le support réel que ce programme apportera à l'aéroport régional de Mont–Joli, programme dont tous les tenants et aboutissants ne sont pas encore connus à l'heure actuelle.

Despite the good intents of the federal government, we have serious questions concerning the real support this program will afford for the Mont–Joli regional airport, besides which all the details of this program are still not known.

De plus, nous comprenons mal que les aéroports à vocation régionale, comme celui de Mont–Joli, soient classifiés dans la même catégorie que les aéroports dits locaux. Il nous semble évident qu'une infrastructure d'accueil à rayonnement régional devrait bénéficier d'un programme d'aide spécifique qui tienne compte de ces particularités, qui ne peuvent faire l'objet d'aucune comparaison avec celles d'un équipement qui ne répond qu'à des besoins strictement locaux.

Besides, we don't quite understand why regional type airports like Mont–Joli are classified in the same category as so called local airports. It seems clear to us that a receiving infrastructure with regional scope should enjoy a specific assistance program taking into account those specific needs which can't at all be compared wiht those of facilities is used only to meet strictly local needs.

Si vous me le permettez, monsieur le président, je vais faire un parallèle. Avec 150 000 de population, il est normal que notre population ait, en termes d'infrastructures aéroportuaires, une porte ouverte. Cette porte ouverte pour nous, une porte d'accueil si on peut parler ainsi, c'est l'aéroport. On peut construire des ponts avec plusieurs milliards de dollars et, si ces ponts ne débouchent que sur une population de 100 et quelques milliers de personnes, serait–ce une province. . . Il faudrait peut–être en parler et faire des comparaisons exactes.

If you don't mind, Mr. Chairman, I'll draw a parallel. With a population of 150,000, it is normal for our population, in terms of airport infrastructure,to have an open door. For us, this open door or reception area, if the term can be used, is the airport. We can build bridges costing many billions of dollars, but if those bridges only lead to a population of 100 and some odd thousand people, even if they make up a whole province. . . Perhaps we should talk about this and make more relevant comparisons.

Nous réitérons donc la demande formulée dans la résolution adoptée unanimement par le Conseil des maires en août 1994, soit de demander au gouvernement fédéral de bonifier le programme d'aide aux aéroports en allouant une enveloppe

Therefore we reiterate the request set out in the resolution unanimously passed by the Mayor's Council in August, 1994, which is to ask the federal government to improve the Airport Capital Assistance Program by allowing for a budgetary

[*Text*]

budgétaire destinée à soutenir financièrement les aéroports à vocation régionale. Ainsi, le programme d'aide devrait également être bonifié en rendant admissibles des projets autres que ceux liés à la sécurité des pistes et en modulant les montants disponibles pour tenir compte de la capacité financière du milieu, pour assurer la survie d'un tel équipement.

Pour votre gouverne, cette requête de la MRC de La Mitis est également celle de plusieurs autres instances municipales des régions Bas–Saint–Laurent et Gaspésie, qui ont adopté une résolution en ce sens et dont vous trouverez la liste en annexe. Tout près de 130 municipalités ont appuyé notre position.

Je vous remercie, monsieur le président et messieurs les commissaires, de m'avoir écouté.

The Chairman: Thank you very much for coming before this committee with your very thorough report.

We'd now like to ask you a few questions. We will begin with the Bloc.

M. Canuel (Matapédia—Matane): Je veux vous féliciter, monsieur le préfet Bélanger, pour tout le travail que vous avez fait pour l'aéroport de Mont–Joli. J'ai regardé rapidement l'annexe, où il y a la résolution des municipalités du Bas–Saint–Laurent—Gaspésie—Îles–de–la–Madeleine, et je n'ai pas remarqué si vous aviez une résolution de la ville de Rimouski. Est–ce que je me trompe? Non! Vous avez quand même la Neigette. C'est cela?

M. Bélanger: Nous avons trois municipalités de la Neigette.

M. Canuel (Matapédia—Matane): Trois municipalités de la Neigette. Comment se fait–il que Rimousi soit un aéroport local, alors qu'ici, l'aéroport est régional? Qu'est–ce qui amène la ville de Rimouski à ne pas dire que l'aéroport d'ici est régional et que c'est un besoin pour toute la grande région, pas uniquement pour la Mitis ou pour Mont–Joli? Ce l'est autant pour la Vallée que pour Matane, pour Gaspé, pour les Îles–de–la–Madeleine. Tout le monde le reconnaît. Je voudrais avoir cette réponse.

Vous dites à la page 11 que le gouvernement fédéral devrait:

> . . .bonifier le programme d'aide financière aux aéroports en allouant une enveloppe budgétaire particulière destinée à soutenir financièrement les aéroports à vocation régionale.

À quoi l'enveloppe serait–elle assujettie? Quel en serait le montant? Je voudrais que vous précisiez un petit peu votre pensée sur cela.

M. Bélanger: Pour la première partie de votre question, je pense que les gens de Rimouski seraient mieux en mesure que moi d'y répondre.

[*Translation*]

envelope to financially support regional type airports. The program should also be improved by making projects eligible other than those concerning runway safety and by varying the amounts available to take into account the financial capacity of the community to ensure the survival of the asset.

For your information, this request from the *MRC de La Mitis* was also made by many other municipal organizations of the Lower St. Lawrence and Gaspé regions who passed a resolution to this effect and of which you will find a list appended. Close to 130 municipalities support our position.

Thank you Mr. Chairman and committee members for having listened to me.

Le président: Merci beaucoup de vous être présenté devant notre comité avec ce rapport si complet.

Nous avons maintenant quelques questions à vous poser. Nous commencerons par le Bloc.

Mr. Canuel (Matapédia—Matane): Congratulations, Prefect Bélanger, for all the work you have done for the Mont–Joli airport. I have glanced at the appendix with the resolutions from the municipalities of the Lower St. Lawrence—The Gaspé—The Magdalene Islands and I did not see any resolution from the city of Rimouski. Did I misread? No! You have La Neigette, though. Is that it?

Mr. Bélanger: We have three municipalities called La Neigette.

Mr. Canuel (Matapédia—Matane): Three municipalities of La Neigette. How is it then that Rimouski is a local airport while the airport here is a regional one? Why would the city of Rimouski not say that the airport here is a regional one and that it's needed for the greater region not just for la Mitis or Mont–Joli? It is needed just as much for La Vallée as for Matane Gaspé or the Magdalene Islands. Everyone admits it. I'd like to get an answer on that.

On page 11, you say that the federal government should:

> . . .improve the financial aid program to airports by allocating a specific budgetary envelope with the objective of financially supporting regional type airports.

What would be the conditions with this envelope? What would the amount be? I'd like you to be a bit more specific on that.

Mr. Bélanger: For the first part of your question, I think the people from Rimouski would be in a better position than I to answer.

• 1445

Il est certain qu'entre pôles, il y a un certain degré de concurrence. C'est peut–être l'effet de cette concurrence entre les atouts de développement économique qui fait en sorte qu'on n'a pas autant d'appui de la part de la MRC de Rimouski–Neigette. Par conséquent, il faut quand même dire qu'il vaudrait mieux qu'entre nos deux pôles, Mont–Joli et Rimouski, on travaille de connivence. C'est le souhait que personnellement je fais et qu'un grand nombre de maires, tant de la Mitis que de la

Of course, when you have two poles of attraction, there tends to be competition. Maybe it's because of the competition between our respective economic development assets that we don't have as much support from the Rimouski—Neigette MRC. However, it should be said that it would be best if these two poles of influence, Mont–Joli and Rimouski, were to work together. That's personally what I and a great number of mayors wish, whether from la Mitis or la Neigette; we'd like to

[*Texte*]

Neigette, font à l'heure actuelle; c'est qu'il y ait une connivence qui permette réellement un développement à l'échelle régionale.

Ceci étant dit, je pense que la plus grande partie de votre question devrait aller directement aux gens de Rimouski. Mon ami Michel Tremblay qui est ici pourrait y répondre probablement.

En ce qui a trait à votre deuxième question, c'est pour maintenir une plus–value ou une valeur assurée à des aéroports de type régional qu'il faudrait en arriver, dans le programme d'aide aux infrastructures, à une programmation qui soit spécifique aux aéroports régionaux.

Je pense que chaque région, quelle que soit l'entité, au niveau canadien ou québécois, a le droit à une porte d'entrée avec des infrastructures majeures. J'ai souvent demandé dans mes discussions avec d'autres intervenants politiques si nous allons laisser se détériorer ce qu'on pourrait appeler, en termes d'infrastructure de transport, l'équivalent d'une autoroute. Un aéroport régional du type de celui de Rimouski c'est, au niveau de la facilité d'accès, l'équivalent d'une autoroute.

Est–ce que notre région, qui compte un peu plus de 200 000 personnes, a les moyens de perdre une autoroute ou une porte d'entrée viable comme celle de l'aéroport de Mont–Joli? C'est la comparaison. C'est une infrastructure dans laquelle. pendant plusieurs decennies, des générations ont investi de l'argent par le biais de leurs taxes pour obtenir un jour une infrastructure de type majeur. Est–ce que demain on va laisser à la concurrence le soin de détériorer cette infrastructure pour la remplacer par ce que j'appelerais des infrastructures mineures? Est–ce que, comme région, on a les moyens de perdre cela? Merci beaucoup.

Mr. Gouk: I won't go over everything we did before. I assume that you were here when we discussed this with the area Chamber of Commerce for Mont–Joli. You were here for that, were you?

M. Bélanger: Une petite partie.

Mr. Gouk: Just in a nutshell, you're talking about a $1.2 million deficit, but then out of that we have to take the amount that included the instrument landing system, the flight service station, the emergency response, which is in the process in coming out, and any capital projects that are currently being funded, which are still going to be funded through a different program. So the difference is substantial.

Secondly, there's an airport in British Columbia that I've used as a model, because for ten years it has been run by the city, even though it's still owned by the Department of Transport, without operating subsidies. During the good times they had an excess of money. Then, when times got a little bit tough, they used that and found themselves facing a deficit. They then went to the airlines and said that they had to put the prices up. They said, fine, open your books; let us see that you're not wasting money anywhere. They found some areas they questioned, they asked them to change those things, and they willingly took on the difference.

[*Traduction*]

see the kind of cooperation that leads to real development at the regional level.

That being said, I think your question should actually be answered by the people from Rimouski. My friend Michel Tremblay here could probably answer.

As for your second question, it's to maintain added value to regional type airports that we should have programs specific to regional airports in the infrastructure assistance program.

I think that each region, whatever the entity, at the Canadian or Quebec level, has the right to a ''doorway'' based on major infrastructures. I have often asked, in my discussions with other political players, if we were simply going to let the equivalent of a freeway in terms of transportation infrastructures just crumble away. A regional airport like Rimouski is the same thing as a freeway as far as ease of access is concerned.

Can a region like ours, with a population of slightly more than 200,000, afford to lose a freeway or a viable doorway like the Mont–Joli airport? That's the comparison. This is an infrastructure in which, over several decades, generations of people have invested money through their taxes to obtain a major infrastructure some day. Are we simply going to let our competitors fritter away this infrastructure and replace it by what I'd call a minor infrastructure? As a region, can we afford to lose that? Thank you.

M. Gouk: Je ne reviendrai pas sur tout ce qui s'est déjà dit. Vous étiez là quand nous avons parlé de cette question avec la Chambre de commerce de Mont–Joli, me semble–t–il. Vous y étiez, n'est–ce pas?

Mr. Bélanger: For a part of it.

M. Gouk: En résumé, je vais parler d'un déficit de 1,2 million de dollars, mais d'où il faut soustraire les montants pour le système d'atterrissage aux instruments, le poste de service au vol, l'équipe d'urgence, que l'on est à monter, ainsi que tout autre projet d'immobilisation financé à l'heure actuelle et qui le sera pas le biais d'un programme différent. Donc, la différence est importante.

Deuxièmement, il y a un aéroport en Colombie–Britannique dont je me suis servi comme modèle, parce que depuis 10 ans maintenant il est géré par la ville, quoiqu'il appartienne encore au ministère des Transports, et ce sans subvention d'exploitation. Pendant les années de vaches grasses, il y a eu des profits. Ensuite, quand les vaches maigres sont arrivées, le surplus a fondu et l'on faisait face à un déficit. Les responsables sont allés voir les transporteurs aériens pour leur dire qu'il fallait augmenter les prix. Les transports ont dit parfait, montrez–nous vos états financiers; nous voulons tout simplement nous assurer que vous ne gaspillez pas d'argent. Les transporteurs ont trouvé quelques petites choses à redire, ont demandé certains changements et se sont ensuite empressés de combler la différence.

[*Text*]

There might be some adjustments to charges. I mentioned the possibility of a straight, outright $10 fee on the $600 air fare right now to Quebec City, but it could be done perhaps by the airlines or perhaps in combination between passenger and airline, or it could be that your costs can be cut enough.

From what I've seen, this is one of the more doable airports. Some airports are going to have a problem. You actually seem to be in a relatively good position. So I'm very optimistic that, given the five–year phase–in period of this, you'll find the solutions you'll need.

M. Guimond: Simplement un petit commentaire. Vous avez mentionné des choses qui ont été douces à mes oreilles, surtout les apartés quand vous êtes sorti de votre texte formel.

• 1450

J'ose espérer que le fait que la ville de Rimouski ne s'associe pas nécessairement à votre démarche va au–delà de la petite politicaillerie locale et que c'est au–delà des étiquettes des personnes qui assument des postes s'autorité. Il faut faire abstraction de la politique dans ces cas. C'est avant tout une question de l'établissement d'un outil de développement économique régional dont bénéficient les citoyens et les citoyennes. Quand on parle ainsi, il n'y a pas d'étiquette politique. J'espère que personne s'oppose à la vertu. Merci, madame la présidente.

La présidente suppléante (Mme Terrana): Merci à vous, monsieur Guimond. À la page 11, vous parlez du programme d'aide financière. Est–ce que vous pensez que cette aide devrait continuer à arriver ou est–ce que vous voulez aussi que le terme de cinq ans que le ministre a fixé soit porté à 10 ans?

M. Bélanger: En répondant à votre question, j'aimerais aussi répondre à M. Gouk. Chacun des aéroports jouit d'une situation qui lui est spécifique. Connaissant un peu la géographie de la Colombie–Britannique, on sait que la concentration de la population n'est pas la même que dans une vaste région comme la nôtre. Il est peut–être possible par ce fait même de rentabiliser certaines infrastructures. Je conçois très bien que c'est de la bonne gestion que de faire ce qui a été fait en Colombie–Britannique.

Pour ce qui est du programme comme tel, pour répondre à votre propre question, madame, je pense que le programme devrait assurer—et je pense que c'est un devoir au niveau des gouvernements—une porte d'entrée à chacune des régions de ce pays. C'est un devoir autant que c'est un devoir d'assurer la santé également à tout le monde. On est un grand pays. Nous sommes de grandes régions. Le liant de ce pays, au point de vue géographique, ce sont les transports et les communications. Si on abandonne, si on laisse tomber les bretelles à ce niveau, qu'est–ce qui va rester de ce pays?

Géographiquement, nos relations économiques sont nord–sud. Nos complémentarités sont nord–sud. On ne prend pas des vacances en Colombie–Britannique parce que c'est trop loin. On va en Floride. On échange notre bois de sciage avec les Etats–Unis, et non avec l'Ontario.

[*Translation*]

Il faudrait peut–être ajuster certaines charges. J'ai parlé de la possibilité d'une taxe directe de 10$ sur le tarif actuel de 600$ à destination de Québec, mais peut–être cela pourrait–il être imposé par les transporteurs eux–mêmes ou peut–être de concert avec les passagers ou peut–être même pourriez–vous sabrer certaines de vos dépenses.

D'après ce que j'ai pu constater, votre aéroport est l'un de ceux qui se prête le mieux à ce genre de chose. Certains aéroports connaîtront des problèmes. Vous semblez relativement bien placés pour le moment. Donc, je suis bourré d'optimisme vu que pendant les cinq ans pendant lesquels tout ceci se déroulera, vous trouverez les solutions qu'il vous faut.

Mr. Guimond: A simple comment. You have said things that were music to my ears especially when you digressed from your formal text.

I dare hope that the fact that the City of Rimouski is not necessarily together with you on what you're doing goes beyond local petty politicking reasons and that people in positions of authority are above all those labels. One has to leave politics aside in these cases. First and foremost, it's a question of setting up a regional economic development tool that is of benefit to all citizens. When we look at things in this way there are no political labels. I hope that no one is opposed to motherhood and apple pie. Thank you, Madam Chair.

The Acting Chair (Mrs. Terrana): Thank you, Mr. Guimond. On page 11, you talk about the financial aid programme. Do you think this aid should keep on coming or do you want the five year term set by the Minister to be extended to 10 years?

Mr. Bélanger: In answering your question, I'd like to answer Mr. Gouk's at the same time. Every airport has its own specific parameters. I know B.C.'s geography a bit so we know that population concentrations aren't the same as in a vast area like ours. So maybe some of those infrastructures are profitable just on account of that fact. I do admit, however, that what was done in B.C. does constitute good management.

As for the programme as such, to answer your own question, Madam, I think the programme—and I think this is a duty of governments—should ensure a gateway for each and every region of this country. It's a duty just as it is a duty to ensure health care for everyone. We are a great country. Our regions are also great. Geographically speaking, the ties that bind this country together are transport and communications. If we abandon them, if we sever those ties, what will remain of this country?

Geographically speaking, our economic relations are on a north–south axis. Our complementaries are north–south. We don't vacation in B.C. because it's too far. We go down to Florida. We trade our lumber with the U.S.A., not with Ontario.

[*Texte*]

Mr. Gouk: Big mistake.

M. Bélanger: C'est la même chose en Colombie-Britannique où on échange avec Los Angeles. C'est ça, la réalité canadienne. Donc, la réalité canadienne, c'est de subvenir aux besoins de tous en ce qui a trait au transport et aux communications, si on veut assurer un certain liant à l'intérieur de ce pays et ce, quel que soit l'avenir de la Constitution. Une constitution, cela se modifie.

La présidente suppléante (Mme Terrana): Merci bien, monsieur Bélanger. Je crois que c'est aussi une question de température. On doit changer cela!

Monsieur Goulet, monsieur Rochon et monsieur Bélanger, merci bien de votre présentation.

M. Bélanger: Merci, madame.

La présidente suppléante (Mme Terrana): J'aimerais maintenant inviter la Coalition des aéroports régionaux. Bonjour, messieurs Thibault et Fiola. Bienvenue. Merci d'avoir accepté notre invitation. Veuillez commencer la présentation de votre mémoire.

M. Gilles Thibault (directeur général, ville de Mont-Joli, Coalition des aéroports régionaux): C'est nous qui vous remercions d'avoir bien voulu vous déplacer pour venir nous entendre.

Je m'appelle Gilles Thibault. Ke suis le directeur général de la ville de Mont-Joli et je viens comme porte-parole de la Coalition. Je vous présente M. Ghislain Fiola, qui est le maire de Mont-Joli et qui est assis à la table au nom des maires des villes de la Coalition.

Je profite aussi de l'occasion pour saluer tous les députés qui se sont déplacées pour venir nous entendre en région. Vous comprenez bien que c'est là un effort que nous apprécions hautement.

• 1455

Deux petites mises au point. Vous avez bien compris que nous avons passé toute la journée à écouter les savantes présentations qui ont été faites devant vous et nous voudrions simplement attirer votre attention sur deux choses. La première est fort importante, et j'aurais souhaité que le député Gouk soit à sa chaise pour lui donner l'heure juste.

Dans le déficit de l'aéroport de Mont-Joli de 1,2 million de dollars, on n'inclut pas l'exploitation de la station d'information de vol. Cela m'apparaît bien clair; c'est complètement à l'extérieur de cela.

Dans le cas de la ville de Rimouski, il ne faudrait pas prétendre et conclure que les gens de Rimouski sont désintéressés à l'égard de l'aéroport régional. En aucun moment ces gens n'ont remis en question la présence d'un aéroport régional du type de celui de Mont-Joli. Vous comprenez bien que nous aurons à parler de cette situation. On ne veut pas que vous tiriez immédiatement de conclusions sur un désengagement ou une opposition de la ville de Rimouski.

Ces mises au point étant faites, je m'adresse à vous au nom de la Coalition des aéroports régionaux et je veux encore une fois vous remercier de tenir en région ces audiences publiques sur la politique nationale des aéroports déposée en juillet 1994.

[*Traduction*]

M. Gouk: Grave erreur.

Mr. Bélanger: It's the same thing in B.C. where the exchanges are with Los Angeles. That is our Canadian reality. So the Canadian reality is to serve the needs of all in the area of transport and communications if we want to ensure that this country does have certain ties that bind together whatever the future of the Constitution may be. The Constitution can be changed.

The Acting Chair (Mrs. Terrana): Thank you, Mr. Bélanger. I think it's also a matter of climate. We have to change that!

Mr. Goulet, Mr. Rochon and Mr. Bélanger, thank you for your presentation.

Mr. Bélanger: Thank you, Madam.

The Acting Chair (Mrs. Terrana): I would now like to invite the Coalition des aéroports régionaux. Welcome, Messrs. Thibault and Fiola. Thank you for accepting our invitation. You may start by presenting your brief.

Mr. Gilles Thibault (Director General, City of Mont-Joli, Coalition des aéroports régionaux): We are the ones who thank you for having come all this way to hear us.

I am Gilles Thibault. I'm the Director General of the City of Mont-Joli and I'm here as a spokesman for the Coalition. I would like to introduce Mr. Ghislain Fiola who is the Mayor of Mont-Joli and sitting here as a representative of the mayors of the Coalition cities.

I would also like to take this opportunity to salute all those members who came this far to hear us at home. We would like you to know that we greatly appreciate the effort you have made.

I'd like to make two points. We've been listening to informed presentations made to your Committee all day and we simply would like to draw your attention to two issues. The first one is very important, and I would have wished Mr. Gouk were here so I could set the record straight for him.

Mont-Joli's airport deficit of $1.2 million does not include the flight service station. That's obvious; it's a completely different issue.

As for the City of Rimouski, we should not presume or conclude that the citizens of Rimouski are not concerned by the fate of the regional airport. At no time has the city questioned the existence of a regional airport like the one in Mont-Joli. I hope you understand why we will talk about this situation. We don't want you to jump to the conclusion that the City of Rimouski is not interested in managing the airport or that it does not want it.

That being said, I will now speak to the Committee on behalf of the Coalition des aéroports régionaux and I would like to thank you again for holding these public hearings on the National Airport Policy tabled in July of 1994 in the regions.

[*Text*]

La Coalition des aéroports régionaux regroupe les villes suivantes: Mont–Joli dans le Bas–Saint–Laurent, Gaspé en Gaspésie, Sept–Iles et Baie–Comeau sur la Côte–Nord et les villes de Rouyn–Noranda et Val d'Or en Abitibi. Mentionnons que les villes de Rouyn–Noranda et Gaspé exploitent déjà leur aéroport pour le compte de Transports Canada, alors que pour les quatre autres villes, c'est Transports Canada qui gère les aéroports avec son propre personnel.

La Coalition a été formée naturellement à la suite du dépôt de la politique nationale des aéroports à l'été 1994. D'entrée de jeu, madame la présidente, l'annonce de cette politique a eu pour tous les membres de la Coalition un effet de choc, même si elle était attendue depuis quelques années. Il faut bien comprendre que l'actuel ministre des Transports n'a pas inventé la roue; on avait déjà entendu parler de la possibilité de cession d'aéroports depuis au moins sept à huit ans. La seule chose surprenante, c'est la façon dont cela a été fait.

La situation financière désastreuse du gouvernement fédéral, sa volonté ferme de rationaliser ses dépenses, et particulièrement celles du ministère des Transports, indiquaient clairement que la situation déficitaire actuelle des aéroports ne pouvait plus durer. Notre Coalition tient d'abord à souligner que la mise en application de la politique nationale des aéroports lui apparaît malgré tout précipitée.

Dans au moins un aéroport de la Coalition, on a signalé le même jour, en décembre dernier, deux alertes rouges. Grâce aux mesures d'urgence dudit aéroport, Mont–Joli pour ne pas le nommer, les deux incidents n'ont eu aucune conséquence grave. Toutefois, les services d'incendie de tous les aéroports de la Coalition sont ou seront déjà dissous dès le 1er avril prochain. On parle bien sûr des aéroports qui sont de gestion fédérale.

Faisant contre mauvaise fortune bon coeur, les membres de la Coalition sont tout de même prêts à souscrire à la politique nationale des aéroports dans la mesure où celle–ci permettra au moins de conserver un réseau d'aéroports régionaux constituant l'épine dorsale du réseau de transport aérien au Québec. L'importance des aéroports pour le développement des régions est telle qu'il ne faudrait pas que le gouvernement fédéral en prenne prétexte pour refiler toute la facture aux municipalités au moment de leur cession, d'où les nombreuses réserves de la Coalition à l'égard de la politique nationale des transports. Les municipalités veulent s'assurer, entre autres, que les programmes d'immobilisations de Transports Canada, déjà rendus publics, soient intégralement respectés avant que les aéroports ne leur soient cédés. Cette condition sine qua non n'est pas négociable aux yeux des membres de la Coalition.

[*Translation*]

The members of the Coalition des aéroports régionaux are the following towns: Mont–Joli in the Lower St. Lawrence area, Gaspé in Gaspésie, Sept–Îles and Baie–Comeau on the North Shore and the towns of Rouyn–Noranda and Val d'Or in Abitibi. By the way, the towns of Rouyn–Noranda and Gaspé already operate their airports on behalf of the federal government, whereas the federal Department of Transport manages the other four airports with its own personnel.

The Coalition was founded as a matter of course after the National Airport Policy was tabled in the summer of 1994. When the policy was first announced, Madam Chairman, it was a shock for every member of the Coalition, despite the fact that we had been expecting it for the last few years. We know that the current Minister of Transport did not come up with a brand new concept; the idea of transferring the management of airports to local authorities had been around for at least seven or eight years. But what was surprising was the way the government went about it.

The disastrous financial situation of the federal government and its determination to reduce its expenses — specifically those of the Department of Transport — clearly indicated that airports could not maintain their deficits any more. However, our Coalition wants to insist on the fact that the implementation of the National Airport Policy is happening too fast.

There were two red alerts on the same day last December in at least one of our airports. But thanks to the emergency measures which were taken at the airport — it was Mont–Joli, if you want to know — the two incidents did not have any repercussions. However, the fire–fighting facilities of all the airports which are members of the Coalition have been or will be eliminated by April 1, 1995. Of course, these airports are under federal jurisdiction.

But the members of the Coalition want to look at the bright side of things, so they are willing to support the National Airport Policy on the condition that there remain a regional airport network which will become the backbone of Quebec's air services. These airports are so important to the development of the regions that the federal government should not use this as an excuse to make municipalities pay for everything when the airports are transferred, and that is why the Coalition has many reservations about the National Transportation Policy. The municipalities want to be sure that the capital programs of Transport Canada, which have already been made public, be fully implemented before the airports are handed over to the municipalities. In the eyes of the Coalition, this sine qua non condition is not negotiable.

• 1500

L'entente devant intervenir entre Transports Canada et les municipalités devrait également protéger celles–ci contre les coûts supplémentaires qui résulteraient de modificiations à la réglementation. Ces coûts, suggère la Coalition, pourraient être admissibles au programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, le programme PAIA.

The agreement to be signed between Transport Canada and the municipalities will probably also shield them from paying additional costs arising from amendments to the regulations. The Coalition believes that these costs might be eligible under the Airport Capital Assistance Program, or ACAP.

[*Texte*]

Comme le gouvernement fédéral continuera d'être responsable de toutes les normes en matière de sécurité et de sûreté dans tous les aéroports canadiens, nous voulons nous assurer que celui-ci assumera en tout temps les responsabilités financières qui résulteront de la mise en application des nouvelles normes imposées par ce gouvernement.

Dans l'esprit des membres de la Coalition, il est clair que les infrastructures de chaque aéroport devront être remises aux municipalités en très bonne condition. De plus, l'entretien et le remplacement de toutes les aides à la navigation devront être assumés par Transports Canada ainsi, bien sûr, que leur calibrage.

La Coalition souhaite que l'entente prévoie des fonds fédéraux pour assurer la formation et le perfectionnement du personnel. En outre, l'entente devrait stipuler qu'aucun autre aéroport ne soit ajouté à la liste déjà établie des aéroports régionaux et locaux. Un tel moratoire pourrait avoir une durée de cinq à dix ans.

Comme la déréglementation n'a strictement rien réglé et que le coût des tarifs sur les lignes régionales est prohibitif depuis quelques années, la Coalition craint que les mesures de rationalisation de Transports Canada ne soient excessives et rendent le coût du transport carrément inabordable.

Les membres de la Coalition exigent que le projet de protocole de cession soit déposé dans les meilleurs délais et que soit précisé le volet financier du programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires dont il est question dans la politique nationale des aéroports.

Par exemple, la Coalition aimerait bien que lui soit précisé ce que veut dire le gouvernement fédéral par cette phrase et nous citons:

> Il [le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires] sera financé en partie par les revenus des baux des aéroports du RNA, puisqu'ils tirent profit des voyageurs et du fret passant par leurs installations à destination et en provenance des aéroports régionaux et locaux.

En résumé, monsieur le président, la Coalition demande que Transports Canada dépose dans les meilleurs délais et le protocole de cession et une analyse ou l'état des infrastructures de chaque aéroport, un calendrier précis du programme des immobilisations prévues pour chaque aéroport et apporte des éclaircissements sur le programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires.

Les membres de la Coalition sont unanimes: la politique nationale des aéroports doit permettre de maintenir en région un réseau d'aéroports de niveau supérieur, sans toutefois augmenter le fardeau fiscal des contribuables sur le plan local. Il ne faudrait pas transférer sur le dos des administrations locales les problèmes que le gouvernement fédéral a lui-même créés en maintenant des standards d'opération qu'il reconnaît trop exigeants aujourd'hui.

Le gouvernement canadien doit résister à la voie facile qui est de transférer purement et simplement ses responsabilités à un autre ordre de gouvernement, en l'occurrence le gouvernement municipal.

Merci.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Thibault, for your presentation to the committee.

Ms Terrana.

[*Traduction*]

Since the federal government will still be responsible for safety and security in every Canadian airport, we want to be sure that the federal government will also pay for the costs arising from the implementation of new federal standards.

The members of the Coalition think it's obvious that airport facilities will have to be in good condition before they are handed over to the municipalities. Furthermore, Transport Canada will naturally be responsible for the maintenance, calibration and or the placement of all navigational aids.

The Coalition also wants the agreement to call for federal funding to train and upgrade the skills of airport staff. Further more, under the agreement, no further airport should be added to the existing list of regional and local airports. The moratorium should be in effect for five or ten years.

Since deregulation has not solved any problems, and since the cost of regional air travel has been prohibitive these last few years, the Coalition fears that Transport Canada's attempts at streamlining are excessive and that regional air travel will become practically unaffordable.

The members of the Coalition demand that the transfer agreement be tabled as soon as possible and that the financial terms of the Airport Capital Assistance Program, which is part of the National Airport Policy, be clarified.

For instance, the Coalition would like to know what exactly the federal government means when it says, and I quote:

> The Airport Capital Assistance Program will be funded in part by revenues collected from airports within the national airport network, since these airports make money off of travellers and freight coming from regional and local airports.

In conclusion, Mr. Chairman, the Coalition demands that Transport Canada table as soon as possible the transfer agreement and an analysis or statement regarding the condition of facilities in every airport, as well as a specific schedule for the capital program for every airport, and more information about the Airport Capital Assistance Program.

The members of the coalition are unanimous: under the National Airport Policy, there must be a regional network of top quality airports which will not, however, increase the tax burden of local taxpayers. The federal government cannot transfer the problems it has created by maintaining operational standards, which were admittedly higher than necessary, on to the backs of local governments.

The Canadian government should not take the easy way out by simply dumping its responsibilities on to another level of government, in this case municipal governments.

Thank you.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Thibault, de votre présentation devant le comité.

Madame Terrana.

[*Text*]

Mme Terrana: Monsieur le maire, je voudrais vous remercier pour l'hospitalité que j'ai reçue ici, à Mont–Joli. Je suis bien contente que nous soyons venus vous visiter en région, car je peux écouter parler moi–même des problèmes qu'on a dans les régions. Je viens de Vancouver où c'est tout à fait différent, comme vous le savez.

Je voudrais vous demander des choses. D'abord, vous dites que vous pourriez prendre la responsabilité de l'aéroport. J'ai bien compris votre présentation?

• 1505

Est–ce que je comprends que vous êtes prêts à prendre la responsabilité si, par exemple, le déficit n'est pas là et que vous avez les installations?

M. Thibault: Madame, les six villes de la Coalition ont bien compris qu'elles n'avaient pas le choix: on fermera les aéroports ou il y aura une nouvelle autorité qui prendra la relève de Transports Canada.

Or, le premier niveau de gouvernement qui est interpelé dans la politique nationale des aéroports, c'est celui de la province. Celle–ci nous ayant indiqué qu'elle n'entendait pas se porter acquéreur des aéroports, les régions n'ont comme pas le choix: ou elles mettent la clé sur la boîte ou elles décident de prendre la relève de Transports Canada.

Donc, vous avez bien compris que, dans le cas des six villes, au moment où nous nous parlons, il n'est pas question pour celles–ci d'envisager la fermeture d'un aéroport qui est considéré non pas comme un luxe, mais comme essentiel. Ce qui est luxueux, c'est ce qu'on avait mis pour la gestion de ces aéroports. Cela, il faudra le revoir, mais on ne peut remettre en question l'existence des aéroports.

Mme Terrana: Les organismes qui ont précédé le vôtre ont parlé d'avoir un port d'entrée qui devrait être la responsabilité du gouvernement fédéral. Aimeriez–vous en commenter la raison?

M. Thibault: À l'égard de ce point de vue présenté par l'organisme précédent, la MRC de la Mitis, dont la ville de Mont–Joli fait partie, vous comprenez bien qu'idéalement, si le gouvernement supérieur, le gouvernement canadien pouvait continuer à agir comme le répartiteur de la richesse collective, ce qu'il fait depuis quand même au–delà d'un siècle, ce gouvernement, à notre avis, devrait continuer d'assumer sa responsabilité.

Nous comprenons maintenant, mais n'essayons pas de trouver de coupables. On pourrait finir par en trouver de toutes sortes.

Mme Terrana: Nous sommes tous coupables.

M. Thibault: Nous devons réagir à une situation pénible, tant au niveau du gouvernement canadien qu'à celui des provinces, et les municipalités, à venir jusqu'à maintenant, se sont quand même relativement bien tirées d'affaires.

L'incurie d'en haut va peut–être nous amener des difficultés importantes en bas. C'est devant cette situation–là qu'on se trouve. Et les six villes qui se sont retrouvées autour d'une même table finalement constater le dépôt de cette politique ont bien compris que, déjà, la politique est mise en application. Donc, c'est le genre de consultation qui nous apparaît un petit peu — soyons polis — inutile, mais nous sommes quand même heureux de vous dire ce que nous pensons, même après coup.

[*Translation*]

Mrs. Terrana: Mr. Mayor, I would like to thank you for the hospitality Mont–Joli has shown me. I am pleased we are visiting your area, because I want to hear for myself what kind of problems the regions are facing. I'm from Vancouver, where the situation is completely different, as you know.

I have several questions. First, you said that you would like to take over the management of the airport. Is that correct?

Am I right to assume that you are willing to take over the airports if, for instance, airport facilities are handed over and you won't have to shoulder the deficit?

Mr. Thibault: Mrs. Terrana, the six cities which are members of the coalition know they have no choice in the matter: either the airports will be closed, or they will fall under a new authority which will take over from the Department of Transportation.

However, the provinces are the next level of government responsible for the National Airport Policy. But since the Quebec government has informed us that it does not intend to purchase the airports, the regions won't have a choice: either we close the airports or take over where Transport Canada left off.

So you understand correctly that for now it is just not possible for the six cities to close the airports, which are not a luxury but a necessity. The management of those airports costs a fortune, but we will have to review those costs, although there is no way we'll close those airports.

Mrs. Terrana: Previous groups which appeared before the Committee said that gateways should fall under federal jurisdiction. Why would you think they said that?

Mr. Thibault: In view of what the previous witnesses said — they were from the *MRC de la Mitis* which includes the town of Mont–Joli — I think you'll understand that, ideally, since the federal government has been distributing our collective wealth for the last century, it could — and should, in our opinion — continue to do so.

We understand what's happening now, but let's not seek blame. That could go on indefinitely.

Mrs. Terrana: We are all guilty.

Mr. Thibault: We have to deal with a tough situation at the federal, provincial and municipal levels. And until now, everyone has handled the situation relatively well.

The carelessness of the upper levels of government might cause local authorities some problems. That's what we're facing. The six towns that got together to look at the new policy soon realized that it had already been implemented. So, this kind of consultation is a little — let's be polite — useless, but we're still happy that we can tell you what we think, despite the fact that there's nothing we can change.

[*Texte*]

Mme Terrana: Pour échanger quelque chose. Merci.

Mr. Gouk: I missed the very beginning part, but I gather you dealt with the issue that flight service will come off that $1.2 million deficit you currently have.

I mentioned ILS, the flight service, the emergency response and capital projects currently on the books. When you take all of those things off, do you know what deficit remains? What is the cost of flight service that's in that $1.2 million currently?

M. Thibault: Monsieur le député, dans la mise au point que j'ai faite au tout début, au moment où vous avez quitté votre siège, j'indiquais que, dans le 1,2 million de dollars de déficit à l'aéroport de Mont–Joli, la station d'information de vol n'apparaît pas. Ce n'est pas dans le budget des opérations de l'aéroport.

Le déficit de 1,2 million de dollars est véritablement un déficit d'exploitation de l'aéroport comme tel, en excluant la station d'information de vol.

Mr. Gouk: You mentioned too, as you referred to them, red alerts. That was at Mont–Joli, I gather, recently?

M. Thibault: Oui.

Mr. Gouk: What exactly was the nature of the incident that caused that?

• 1510

M. Thibault: Voici la nature de ces incidents. Dans un premier cas, c'était un appareil qui volait vers l'Europe, en partance de Montréal, et au–dessus de Mont–Joli est apparue à l'intérieur de la cabine de la fumée. On a demandé de pouvoir atterrir d'urgence à Mont–Joli si le problème continuait.

Dans un deuxième cas, c'était. . .

Mr. Gouk: Did the aircraft land?

Mr. Thibault: No.

Mr. Gouk: And the second one?

M. Thibault: Dans le deuxième cas, nous avons eu à vivre la situation d'un appareil qui était en difficulté. Si mes informations sont bonnes, c'était un appareil qui avait un problème au niveau du train d'atterrissage. On avait de la difficulté à faire sortir les roues du train d'atterrissage et on a dû faire une tournée quand même assez importante au–dessus de l'aéroport. En fait, on ne pouvait pas réussir à faire sortir le train d'atterrissage. Finalement, à la dernière minute, tout cela a fonctionné de telle sorte que l'appareil a pu se poser correctement. Mais les problèmes étaient suffisamment importants et ont été analysés par des spécialistes de l'aviation. C'est à partir de ces analyses que les gens responsables de Transports Canada ont dû, dans leur jargon, donner le code rouge.

Cela arrive très peu souvent, mais c'est arrivé subitement dans la même semaine: deux codes rouges.

M. Guimond: Monsieur Thibault, étant donné que le chapeau me fait relativement bien dans votre deuxième remarque, je vais vous faire un commentaire. Je vais vous demander d'aller au bout de votre présentation. Vous avez dit:

[*Traduction*]

Mrs. Terrana: To exchange views. Thank you.

M. Gouk: J'ai manqué le tout début de la présentation, mais je crois que vous avez parlé du fait que le coût du service d'information de vol sera déduit de votre déficit actuel de 1,2 million de dollars.

Je mentionne l'ILS, le système d'atterrissage aux instruments, les projets d'immobilisation et de réaction en cas d'urgence qui sont encore comptabilisés. Mais lorsque vous déduisez le coût de ces services du déficit, savez–vous ce qu'il vous reste à payer? Quelle part occupe le service d'information de vol dans le déficit de 1,2 million de dollars?

Mr. Thibault: Mr. Gouk, when I explained the situation at the very beginning, when you left, I said that the 1.2 million dollar deficit of the Mont–Joli airport did not include the flight service station. It's not included in the airport's operational budget.

The 1.2 million dollar deficit is really the airport's operational budget and it does not include the flight service station.

M. Gouk: Vous avez également parlé des alertes rouges. C'est arrivé récemment à Mont–Joli?

Mr. Thibault: Yes.

M. Gouk: Quel genre d'incident a déclenché l'alerte?

Mr. Thibault: Let me tell you about those incidents. The first case concerns a plane that was en route toward Europe, having left from Montreal, and as it was flying over Mont–Joli, smoke appeared in the cabin. The pilot made a request for permission to make an emergency landing in Mont–Joli if the problem continued.

The second case concerned. . .

M. Gouk: Et l'appareil a–t–il atterri?

M. Thibault: Non.

M. Gouk: Et qu'en est–il du deuxième cas?

Mr. Thibault: In the second case, we really did receive an aircraft that was experiencing problems. If my information is correct, the plane was having trouble with its landing gear. The wheels would not come out of the landing gear and it had to circle the airport for quite a while. Even so, the landing gear would not function properly. Finally, at the last minute, everything did work and the plane was able to land properly, but the problem had been sufficiently serious to require analyses by aviation experts. It was following those analyses that those in authority at Transport Canada had to, as they say in their jargon, give a red code.

This happens very seldom, but all of a sudden there were two incidents in the same week: two red codes.

Mr. Guimond: Mr. Thibault, since the cap fits only relatively well in the case of your second remark, I will make a comment. I am going to ask you to conclude your presentation. You said: since the province does not want to take on the

[*Text*]

Étant donné que la province ne veut pas prendre les aéroports... Vous allez aussi ajouter pourquoi la province n'a pas voulu les aéroports régionaux. C'est parce que le transfert des points d'impôts n'accompagnait pas cette dévolution vers les provinces.

Monsieur Thibault, dans votre cas, il y a seulement les contribuables de la ville de Mont–Joli qui paient votre salaire, mais il ne faut pas oublier que les Québécois et les Québécoises paient 28 milliards de dollars d'impôts par année à Ottawa et ils s'attendent que, si on refile au Québec 10 aéroports, le transfert de points d'impôts va suivre. Est–ce que mon commentaire est exact?

M. Thibault: Votre commentaire est tout à fait exact, monsieur Guimond. D'abord, je veux clarifier une chose. Dans la question de l'identification du chapeau, vous avez bien compris qu'il n'était pas question de chapeau, mais simplement de préciser que le dossier de l'aéroport...

Prenons le cas de Mont–Joli. Rappelons que je parle au nom de la Coalition. L'aéroport—et on va en traiter d'ailleurs dans le mémoire de la ville de Mont–Joli—n'a de Mont–Joli que le nom. Il faudra, bien sûr, penser à un aéroport qui a une vocation régionale, qui a une vocation qui couvre davantage que Mont–Joli. Donc, on parle du Bas–Saint–Laurent.

Dans le deuxième cas, vous avez bien compris. J'étais ici ce matin, et vous avez fait la même remarque relativement à la position du gouvernement du Québec. Cela a été très clair. Le ministre Léonard, au mois de décembre dernier, a indiqué aux villes de la Coalition que le gouvernement du Québec n'entendait pas prendre la responsabilité des aéroports qui étaient dévolus par le gouvernement fédéral et les raisons invoquées sont celles que vous avez indiquées précisément. On a parlé de taxes. On a parlé de points d'impôts, mais on a aussi parlé de toutes les autres taxes.

Monsieur Guimond, si vous me le permettez, je voudrais vous présenter la personne qui se joint à nous. C'est M. André Dumaresq, qui est maire de la ville de Gaspé, une des villes de la Coalition des aéroports régionaux, une des villes où c'est la municipalité qui fait la gestion de l'aéroport, avec un déficit assumé par Transports Canada.

M. Guimond: Pour mes collègues membres du Comité qui ne sont peut–être pas aussi familiers avec les régions du Québec que nous, les députés du Bloc québécois, il y a six villes membres de la coalition. Il y a Mont–Joli, Baie–Comeau, Sept–Îles, Val–d'Or, Gaspé et quelle est la sixième ville?

• 1515

M. Thibault: Rouyn–Noranda est la sixième ville.

M. Guimond: Parfait. Quand nous sommes l'Opposition officielle, il arrive quelquefois que nous recevons des enveloppes brunes sur notre bureau, de provenance inconnue. J'ai eu un procès–verbal confidentiel du groupe des aéroports à Transports Canada, procès–verbal d'une réunion qui s'est tenue le 29 juillet dernier, où M. Victor Barbeau, sous–ministre adjoint aux Transports, répondait à une question qui lui était posée par un des fonctionnaires de son équipe qui lui demandait ce qui arriverait si, disons, la ville de Baie–Comeau ou la ville de Sept–Îles formait une corporation aéroportuaire locale et qu'après six ou sept ans, cette petite corporation n'était pas capable de rentabiliser l'aéroport. La réponse de M. Barbeau a été: On

[*Translation*]

airports... You were also going to tell us why the province did not want to take on the regional airports. It was because this devolution to the provinces was not accompanied by the transfer of tax points.

In your case, Mr. Thibault, your salary is paid by the Mont–Joli taxpayers, but we must not forget that Quebec men and women pay $28 billion in income tax to Ottawa every year, and if Quebec is to be given responsibility for 10 airports, they expect tax points to follow. Is my comment accurate?

Mr. Thibault: You comment is quite accurate, Mr. Guimond. But first of all, I want to clarify something. In the question concerning the cap, you did understand we were not talking about hats, but simply trying to specify that in the case of the airport...

Take Mont–Joli. Remember that I am speaking on behalf of the Coalition. We will be referring to this in the brief submitted by the City of Mont–Joli—the airport's relation to Mont–Joli lies in its name alone. We do, of course, have to consider a truly regional airport, an airport that serves an area greater than that covered by Mont–Joli. Thus, we are talking about the Lower St. Lawrence region.

In the second case, you understood correctly. I was here this morning, and you made the same remark concerning the Quebec government's position. That was very clear. Last December, minister Léonard informed the cities in the Coalition that the government of Quebec did not intend to take on responsibility for the airports the federal government wanted to divest itself of for the specific reasons you cited previously. Taxes were mentioned, as well as tax points, but all the other taxes were cited as reasons as well.

Mr. Guimond, with your permission, I would like to introduce the person who is joining us. This is Mr. André Dumaresq, the mayor of the City of Gaspé, one of the cities in our regional airport coalition, one of the cities where the municipality manages the airport, with Transport Canada absorbing the deficit.

Mr. Guimond: For the benefit of my colleagues, members of the committee who may not be as familiar with the regions of Quebec as we, the members of the Bloc Québécois, are, there are six cities is the Coalition. They are Mont–Joli, Baie–Comeau, Sept–Îles, Val d'Or, Gaspé, and what is the sixth one?

Mr. Thibault: Rouyn–Noranda is the sixth city.

Mr. Guimond: Yes, fine. Members of the official opposition sometimes receive brown envelopes on their desk, of unknown origin. In this way, I received the confidential minutes of a meeting of the group of persons studying airports at Transport Canada. During this meeting, which took place last July 29, Mr. Victor Barbeau, Assistant Deputy Minister for Transport replied to a question that was put to him by one of the officials on his team. The official asked him what would happen if, for example, the City of Baie–Comeau or the City of Sept–Îles created a local airport corporation that, after six or seven years, was unable to make that airport cost effective. This is what Mr. Barbeau replied: then we'll close the airport. I want

[*Texte*]

ferme l'aéroport. Est-ce que les villes de la Coalition sont conscientes de cette problématique avant de s'embarquer dans toute cette question de la dévolution et est-ce que vous allez vous assurer d'avoir certaines garanties de Transports Canada?

M. Thibault: Monsieur Guimond, justement, les villes qui sont visées ont senti cette chose—cela a été un mouvement naturel—et cela a été confirmé par une étude menée pour le compte du gouvernement du Québec par la société Price Waterhouse qui devait identifier, en fait qualifier, le réseau des aéroports au Québec. On en est arrivé à considérer un certain nombre d'aéroports comme étant les aéroports constituant l'épine dorsale du transport aérien au Québec et, comme par hasard, on est arrivé exactement aux villes de la Coalition plus Bagotville.

Bagotville n'est pas dans la Coalition. On connaît le statut de l'aéroport de Bagotville. Bagotville est observatrice en fait. La ville de La Baie est observatrice parce qu'on ne connaît pas l'avenir. Au mois de juin de l'an passé, on ne savait pas qu'au mois de juillet on allait avoir la politique Young.

M. Guimond: Il y a aussi le fait que Bagotville a perdu 5 700$ en 1993. Des «pinottes»!

M. Thibault: En fait, on parle d'un déficit. Pour la dernière année disponible, on parlait d'un déficit de 2 000$ et cela provenait seulement de l'opération de l'aérogare comme telle. Ce qui inquiète les gens de ville de La Baie, c'est que le statut de l'aéroport de la défense puisse à un moment donné être modifié et qu'on en fasse un aéroport civil. Ils seront alors exactement dans le même bateau que nous. En fait, les villes de la Coalition, avec leurs travaux et ce que vous venez de mentionner, sont tout à fait conscientes du fait que si on s'embarque là-dedans—d'ailleurs, on le dit allègrement tout au long du mémoire—, cela va nous prendre de saprées bonnes garanties et des engagements. Il faut plus que des promesses électorales. On s'entend bien. Cela va ressembler à des engagements écrits.

The Chairman: René, you have one short one.

M. Canuel (Matapédia—Matane): Comme mon président me demande d'être très bref, je vais être très bref. Mon collègue a posé de bonnes questions, et je vais faire un petit commentaire.

Je veux remercier M. le maire de nous avoir très bien reçus et je veux le remercier pour plus que cela. Même si l'aéroport est régional, la ville de Mont-Joli travaille très fort en collaboration avec les autres et je veux vous en féliciter. Je suis fier de voir ici le maire de Gaspé qui se joint à nous. Les aéroports constituent une préoccupation très forte. Vous travaillez très fort et je vous en félicite. Merci.

The Chairman: Thank you very much for presenting. I appreciate it, Your Worships. Mr. Thibault, thank you very much for coming to this committee. We appreciate the time you've taken and the report that you've presented to this committee.

We invite our last witnesses before the committee, the City of Mont-Joli.

[*Traduction*]

to know whether these cities in the Coalition are aware of that before they get involved in this whole matter of devolution and whether they will make sure they obtain certain guarantees from Transport Canada.

Mr. Thibault: Mr. Guimond these cities saw this possibility coming—it was rather natural—and it was confirmed in a study carried out for the government of Quebec by Price Waterhouse that was supposed to assess and rank the airports in Quebec. A certain number of airports were considered to be the backbone of air transport in Quebec and, strangely enough, those cities were precisely the cities that make up the Coalition, plus the City of Bagotville.

Bagotville is not a member of the Coalition. We know the status of the Bagotville Airport. Bagotville is an observer, in fact. The City of Bagotville is an observer because we don't know what will happen in the future. Last June we did not know that the Young policy would be announced in July.

Mr. Guimond: There is also the fact that Bagotville lost $5,700 in 1993. Peanuts?

Mr. Thibault: We are in fact talking about a deficit. In the last year for which figures are available, there was a $2,000 deficit solely due to the operations of the airport as such. People from the City of La Baie are concerned that the status of the Defence Airport might at some time be changed and that it will be converted into a civilian airport. Should that happen, they will then be in exactly the same situation we are in. Indeed, these cities of the Coalition with regard to what you have just mentioned and the task they have undertaken, are very much aware that if we take this on—and, we do in fact say so quite openly throughout the brief—we are going to need some very firm guarantees and commitments. We need more than election promises here. We have to understand each other; we are thinking about written agreements.

Le président: René, vous pouvez poser une brève question.

Mr. Canuel (Matapédia—Matane): Since my chairman is asking me to be very brief, I will be very brief. My colleague has asked some good questions, and I'm going to make a short comment.

I want to thank the mayor for his very cordial reception, but I want to thank him for more than that. Even though we are talking about a regional airport, the City of Mont-Joli goes to great lengths to work in cooperation with the others and I commend you for that. I am proud that the Mayor of Gaspé has joined us. Airports are of course very important and a source of great concern. You work very hard, and I congratulate you. Thank you.

Le président: Merci beaucoup de l'exposé que vous nous avez fait. Nous vous en savons gré, messieurs les maires. Monsieur Thibault, merci beaucoup de vous être joint à notre comité. Nous apprécions le temps que vous nous avez consacré, ainsi que le rapport que vous avez présenté au comité.

Nous invitons nos derniers témoins à prendre place. Il s'agit de représentants de la ville de Mont-Joli.

[*Text*]

[*Translation*]

• 1520

I'm very happy we've had this opportunity to work diligently and quickly. I know Mr. Guimond is interested in maybe taking a bus now, after hearing what he's heard from Mr. Thibault, but we have one flight left and it's at 5 o'clock, so we have to be out of here in a very short period of time.

I want to welcome to the committee formally Mr. Fiola and Mr. Thibault. We were impressed, as I said earlier, with your airport manager, Raymond, who took us in and around the airport, the tower, etc., and showed us what the airport had to offer with the FSS.

Your municipality has been very kind to us. I know how disruptive it can be when all of a sudden members of Parliament and back–up staff come into town. We thank everyone, from the terrific servers in the restaurants who stayed behind a little later to provide us with food last night, to the people at this facility. We thank your municipality for all the kindness and best wishes we've received here.

Mr. Fiola, you have a report for us?

Son honneur le maire Ghislain Fiola (Ville de Mont–Joli): Monsieur le président, membres du Comité, la ville de Mont–Joli veut remercier les membres du Comité permanent des transports de siéger à Mont–Joli où est situé, selon une étude menée pour le compte du ministère des Transports du Québec, l'un des huit aéroports régionaux constituant l'épine dorsale du réseau de transport aérien au Québec.

Dans un premier temps, monsieur le président, nous souscrivons au contenu du mémoire présenté par la Coalition des aéroports régionaux, dont nous faisons partie. L'aéroport de Mont–Joli a été officiellement reconnu aéroport régional du Bas–Saint–Laurent au milieu des années 1960 par le ministère fédéral des Transports. Depuis, l'unanimité régionale sur cette désignation n'a jamais été mise en doute dans l'Est du Québec.

Quelle fut donc notre surprise de constater que, dans la politique nationale des transports, l'aéroport municipal de Rimouski figurait dans la même catégorie d'aéroports régionaux et locaux que celui de Mont–Joli. S'il s'agit là d'une erreur de classement de la part des fonctionnaires qui ont rédigé la politique nationale des aéroports, il s'agit d'une grave erreur.

Dans ce contexte, l'aéroport municipal de Rimouski, au même titre que l'aéroport régional du Bas–Saint–Laurent, pourra bénéficier d'une aide financière dans le cadre du programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires. Or, si d'aventure l'aéroport municipal de Rimouski devait améliorer substantiellement ses infrastructures grâce aux fonds fédéraux, cela pourrait avoir comme conséquence de vider littéralement de ses passagers l'aéroport régional du Bas–Saint–Laurent. En fait, il ne peut exister deux aéroports concurrentiels dans un rayon de 30 kilomètres.

Pour tous les intervenants socio–économiques de l'Est du Québec qui ont appuyé la reconnaissance d'un seul aéroport régional chez nous, il est absolument exclu que le bassin de clientèle permette la survie de deux aéroports également équipés, ou presque, visant la même clientèle et situés aussi près l'un de l'autre.

Je suis très heureux que nous ayons eu cette occasion de travailler avec diligence, et si rapidement. Après avoir écouté les propos de M. Thibault, je sais que M. Guimond préférerait peut–être maintenant prendre un autobus, mais il reste un vol à 17 heures, et nous allons donc devoir conclure nos travaux très bientôt.

Maintenant, je désire accueillir officiellement au comité M. Fiola et M. Thibault. Comme je l'ai dit auparavant, nous avons été impressionnés par Raymond, le gestionnaire de votre aéroport, grâce à qui nous avons pu profiter d'une visite guidée de l'intérieur de l'aéroport et de ses abords, de la tour, etc.; il nous a aussi fait entrevoir les possibilités qu'offre l'aéroport grâce à sa station d'information de vol.

Nous vous savons gré de l'amabilité dont votre municipalité a fait preuve à notre égard. Je sais à quel point cela peut déranger quand tout à coup, des députés et leur entourage débarquent chez–vous. Nous remercions tout le monde, depuis les serveurs sensationnels du restaurant qui sont restés au travail plus tard hier soir pour que nous puissions manger, jusqu'au personnel de cet immeuble. Nous remercions votre municipalité de toute son amabilité et de ses bons souhaits.

Monsieur Fiola, vous avez un mémoire pour nous?

His Worship Mayor Ghislain Fiola (City of Mont–Joli): Mr. Chairman, members of the committee, the City of Mont–Joli wishes to thank the members of the Standing Committee on Transport for holding a hearing in Mont–Joli, the site of one of the eight regional airports that, according to a study carried out for the Quebec Ministry of Transport, make up the backbone of the Quebec air transport network.

Firstly, Mr. Chairman, we want to say we are in agreement with the content of the brief presented by the regional airports Coalition, la Coalition des aéroports régionaux, to which we belong. The Mont–Joli Airport was officially recognized as the regional airport for the Lower St. Lawrence in the mid–1960s by the federal Department of Transport. Since then, regional agreement on that designation has never been called into question in Eastern Quebec.

That is why we were surprized to see that, in the national transport policy, the Rimouski municipal airport was placed in the category of regional and local airports' just like the Mont–Joli Airport. If that is due to a mistake in classification by the officials who drafted the national airport policy, it is a serious error.

In that context, the Rimouski municipal airport, like the regional airport of the Lower St. Lawrence, may benefit from financial assistance through the airport capital projects assistance program. However, should the Rimouski municipal airport decide to make substantial improvements to its facilities with federal funds, this could literally drive passengers away from the Lower St. Lawrence regional airport. The fact is, you cannot have two competing airports in a 30–kilometre radius.

All the Eastern Quebec social and economic stakeholders who supported a single regional airport here agreed that two airports with similar facilities could not possibly survive with the client base available here, especially when they are in such close proximity.

[*Texte*]

En adoptant sa politique nationale des aéroports, le gouvernement fédéral veut solutionner une partie du problème global du transport aérien au Canada mais, s'il fallait que des fonds publics fédéraux soient investis à l'aéroport municipal de Rimouski, le gouvernement canadien serait tenu responsable de la fermeture probable d'un aéroport régional ou, au mieux, de la situation de deux aéroports qui végéteraient. S'il en était ainsi, ce serait un exemple flagrant de fonds fédéraux mal investis et d'une décision incohérente.

[*Traduction*]

Through its national airport policy, the federal government wants to solve a part of the overall air transport problem in Canada, but should federal funds be invested in the Rimouski municipal airport, the Canadian government will be held responsible for the probable closing of one regional airport or, at best, the stagnation of two airports. Should that happen, it would be a blatan example of a poor investment of federal funds and an unjustified decision.

• 1525

Cela dit, monsieur le président, la ville de Mont-Joli ne souhaite pas, et ne demande pas non plus, la fermeture de l'aéroport municipal de Rimouski, qui joue un rôle très important dans la capitale régionale du Bas-Saint-Laurent. Nous sommes, en revanche, très inquiets quant à l'éventualité que le gouvernement canadien puisse investir des fonds publics dans un aéroport municipal situé à 30 kilomètres de l'aéroport régional.

Having said this, Mr. Chairman, the City of Mont-Joli does not want to see the Rimouski municipal airport close, nor is it asking for this; that airport plays a very important role in the regional capital of the Lower St. Lawrence. We are, however, very concerned that the Canadian government might invest public funds in a municipal airport that is located 30 kilometres from the regional airport.

Cette inquiétude est justifiée du fait que le gros de la clientèle de l'aéroport régional du Bas-Saint-Laurent réside dans la grande région de Rimouski, où sont concentrés à peu près tous les ministères québécois, plusieurs grandes institutions comme l'Université du Québec, le Cégep, le Centre hospitalier régional et évidemment quelques sièges sociaux.

That concern is justified by the fact that most of the clientele of the Lower St. Lawrence regional airport reside in the greater Rimouski area, where most of the Quebec government ministries are concentrated and several large institutions such as the University of Quebec, a Cegep, a regional hospital and a few head offices.

Quoi qu'il en soit, dans le domaine du transport aérien, les deux villes de Mont-Joli et Rimouski sont condamnées, à notre avis, à devenir des partenaires car un nouveau gestionnaire à caractère régional devra sans doute gérer les deux aéroports, et peut-être même d'autres infrastructures fédérales, si on se fie à l'allocution du ministre des Transports, Douglas Young, devant le Comité permanent des transports de la Chambre des communes, le 7 février dernier.

Be that as it may, where air transport is concerned, we feel that the cities of Mont-Joli and Rimouski are fated to become partners, since a new regional entity will no doubt have to be created to manage both airports, and other federal facilities as well, perhaps, if one is to go by the presentation of the Minister of Transport, Douglas Young, before the Standing Committee on Transport of the House of Commons last February 7th.

En somme, monsieur le président, il est clair que c'est avec nos partenaires régionaux, particulièrement la ville de Rimouski, que nous envisageons de tirer le meilleur parti possible de la politique nationale des aéroports.

To summarize, Mr. Chairman, it is clear to us that we will be able to make the best use of the national airports policy through joint action with our regional partners, particularly with the City of Rimouski.

Par ailleurs, nous sommes d'accord sur les buts et les objectifs de la politique nationale des aéroports qui visent à éliminer les déficits d'exploitation dans les aéroports. Cependant, nous jugeons trop serrée l'échéance de 1999 pour l'élimination complète du déficit. Nous demandons au Comité permanent des transports de faire pression auprès du ministre pour repousser l'échéance de trois à quatre ans.

We are in agreement with the objectives of the national airports policy to eliminate operating deficits in airports. However, we feel that the 1999 deadline for the complete elimination of those deficits is too soon. We are asking the Standing Committee on Transport to urge the Minister to put off that deadline by three or four years.

Comprenez-nous bien. Il ne s'agit pas d'une mesure dilatoire. La rationalisation que Transports Canada devra obligatoirement mettre de l'avant pour effacer le déficit touchera certainement plusieurs membres du personnel présentement en poste. Le déracinement prévisible de certains ne doit pas se faire à la hâte au seul nom de la rentabilité d'un aéroport. Au-delà de la rationalisation dans le domaine des transports et de l'élimination du déficit d'exploitation des aéroports, il est des hommes et des femmes que le gouvernment ne peut et ne doit pas traiter à la légère.

Please understand; this is not a stalling tactic. Transport Canada will undoubtedly have to streamline operations to eliminate the deficit and that will certainly affect a number of airport employees. The predictable uprooting of personnel should not be carried out in haste, just to make the airport cost-effective. Beyond the rationalization of operations in the transport sector and the elimination of airport operating deficits, are men and women whom the government cannot and must not teat carelessly.

[*Text*]

À cause de l'énormité de la dette et du déficit annuel, le gouvernement fédéral trouve maintenant l'audace de rationaliser alors qu'il aurait pu amplement le faire dans le passé et ainsi garder la propriété de ses aéroports. En fin de compte, le gouvernement canadien avoue son impuissance à gérer ses infrastructures publiques régionales.

À Mont–Joli, comme dans les autres villes du Québec dotées d'aéroports régionaux, nous exigeons l'application intégrale du programme actuel d'immobilisations comprenant, entre autres, le pavage de la piste principale, au coût de 2,5 millions de dollars, le drainage du terrain de stationnement, évalué à 500 000$ et la construction d'un petit garage de 350 000$.

Nous sommes conscients, monsieur le président, que la balle est maintenant dans le camp de la ville de Mont–Joli et que celle–ci a le défi, avec ses partenaires régionaux, de consolider et surtout de développer un aéroport régional digne de ce nom. Somme toute, si nous nous résignons à appuyer timidement la politique nationale des aéroports du gouvernement fédéral, nous attendons en retour que Transports Canada facilite les modalités de la cession et respecte tous ses engagements. Merci monsieur.

The Chairman: Thank you very much, Your Worship, for making this presentation to our committee today. We probably have a couple of questions for you.

Mr. Gouk, do you have a question?

• 1530

Mr. Gouk: Actually, I was going to echo the words of our chairman. Thank you for your hospitality here. It's the first time I've been in this area.

You raised an interesting point with the two airports, and we'll certainly examine that when we arrive at decisions in terms of the final report we come up with. Thank you.

The Chairman: Mr. Guimond, did you have that question you wanted to ask?

Mr. Guimond: Yes.

Je vais m'adresser à vous, monsieur le maire, à titre de membre de la Coalition. Je vous demande de mettre votre chapeau de maire, mais à titre de membre de la Coalition.

Je ne sais pas si c'est une question ou une mise en garde, mais vous savez que dans la mesure où les six villes demeureront unies et feront front commun, les résultats seront d'autant plus intéressants pour vos commettants que vous représentez, parce qu'il n'y a personne qui siège à ce comité pour ses intérêts personnels; on en est membre en vue du développement et de la préservation de la qualité de vie de vos commettants. C'est donc pour cela que vous y êtes.

Je veux seulement vous transmettre le commentaire suivant, et si vous voulez réagir, vous pouvez le faire. Je suis informé, par des contacts que j'ai à l'intérieur de Transports Canada, du fait que certaines villes membres de la Coalition seraient actuellement en pourparlers directs avec Transports Canada, faisant fi de la Coalition. Est–ce que c'est exact? Est–ce que cela vous inquiète? Est–ce que je fabule ou que je rêve?

[*Translation*]

Because of the enormous size of our national debt and annual deficit, the federal government has finally found the nerve to go ahead with streamlining activities that it could easily have implemented in the past and so have hold on to its airports. In the final analysis, the Canadian government is admitting that it is powerless to manage its own public infrastructures in the regions.

In Mont–Joli, as in other cities in Quebec with regional airports, we ask that the current capital assistance program be implemented in its entirety including, among other things, paving the main runway, at a cost of $2.5 million, draining the parking lot, at an estimated cost of $500,000, and building a small garage for $350,000.

Mr. Chairman, we know that the ball is now in the City of Mont–Joli's court, and that together with our regional partners, we must meet the challenge of consolidating and developing a regional airport worthy of the name. In conclusion, we are resigned to reluctantly supporting the federal government's national airports policy, and we expect that in return Transport Canada will facilitate the transfer and respect all of its commitments. Thank you, sir.

Le président: Merci beaucoup, votre Honneur, d'avoir bien voulu faire cet exposé devant le comité aujourd'hui. Nous avons sans doute quelques questions à vous poser.

Monsieur Gouk, avez–vous une question à poser?

M. Gouk: De fait, j'allais me faire l'écho des paroles de notre président. Je tiens à vous remercier de votre hospitalité. C'est la première fois que je me rends dans cette région.

Vous nous avez mis au fait d'une question fort intéressante qui concerne les deux aéroports, et nous allons certainement nous pencher là–dessus au moment de la prise de décision, lors de la rédaction de notre rapport définitif. Merci.

Le président: Monsieur Guimond, n'aviez–vous pas une question à poser?

M. Guimond: Si.

My question will be addressed to you, your worship, as a member of the Coalition. I am asking you to put on your mayor's hat, but as a member of the Coalition.

I don't know if this is a question or a word of caution, but to the extent that the six cities remain united and present a common front, the results will be all the more interesting for the people you represent, because no one is sitting on this committee to further his or her individual interests; we became members in order to maintain and improve the standard of living of your citizens. I am sure that is why you are here too.

I simply want to make you aware of the following comment, and you may react if you wish to do so. Contacts I have within Transport Canada have informed me that some of the cities that belong to the Coalition have apparently undertaken some direct discussions with Transport Canada, thus by–passing the Coalition. Is that true? Does that concern you? Am I talking through my hat?

[*Texte*]

M. Fiola: Je pense que vous avez quand même raison sur ce point. On peut dire que la Coalition, au point de départ, est unie; par contre, il est vrai qu'il y a certaines discussions qui se font avec les villes de la Coalition et qu'il s'ensuit certains problèmes. Peut-être que M. Thibault peut ajouter quelque chose.

M. Thibault: En fait, ce que vous dites, monsieur Guimond, est tout à fait vrai. La Coalition ne s'est pas constituée pour établir un rapport de forces vis-à-vis de Transports Canada. C'est d'abord pour échanger des informations et pour s'assurer qu'on parlerait à peu près le même langage.

Ce que vous indiquez là, on en est aussi informé et ce ne sont même plus des informations secrètes. Ainsi, on apprenait il y a quelque temps que Falconbridge développait un important gisement dans l'extrême nord du Québec. Il y a eu un communiqué de presse, dont on a eu copie, qui a été émis par le député de la région de Rouyn-Noranda, divulguant que le gouvernement du Québec allait investir 2 millions de dollars à l'aérogare de Rouyn-Noranda aussitôt que Rouyn-Noranda deviendrait propriétaire des infrastructures, pour permettre à Falconbridge d'avoir de meilleures installations. Vous comprenez bien qu'on ne s'étonne pas que Rouyn-Noranda soit déjà à l'oeuvre dans des discussions.

Vous comprenez bien aussi que chacune des villes est en discussion actuellement, en fait depuis que le gouvernement du Québec nous a permis d'aller de l'avant et d'entreprendre des discussions. On a donc des discussions et aussi des échanges de communication. Nous ne nous en scandalisons pas.

La seule chose qui nous intéresse, c'est qu'on soit tenu au fait de ces discussions quant à leurs résultats. On demandait entre autres au fédéral, dans le mémoire de la Coalition, de déposer son projet de contrat ou de cession, car il n'y aura pas autant de projets de cession que de discussions. Il y aura un projet uniforme avec une couleur locale pour certains éléments.

M. Guimond: Oui, mais si une ville accepte un projet de cession qui ne satisfait pas les cinq autres, la gratte a passé.

M. Thibault: Ce que vous dites, c'est que l'existence d'une certaine solidarité, pour ne pas dire une solidarité certaine, entre les six villes nous apparaît nécessaire. À ce stade-ci, bien qu'il y ait des discussions entre certaines villes et le fédéral, soyez assuré qu'il existe quand même au moins des échanges d'informations. Le mémoire qu'on a a déposé aujourd'hui représente vraiment l'opinion de la totalité, et ce, dès la semaine passée.

M. Guimond: Merci.

[*Traduction*]

Mayor Fiola: I think you are right on that point. It can be said that the Coalition is united in pursuing common objectives; however, it is also true that certain discussions are taking place with some cities in the Coalition, and that this has given rise to certain problems. Perhaps Mr. Thibault would like to add something.

Mr. Thibault: What you say is entirely true, Mr. Guimond. The Coalition was not formed to position itself for a power struggle with Transport Canada. It wanted first and foremost to exchange information and to ensure we were speaking the same language, in so far as possible.

We have also been informed of the discussions you referred to, and the information is in fact no longer confidential. We learned a while ago that Falconbridge intends to exploit a large deposit in Quebec's far North. The MNA for Rouyn-Noranda issued a press release stating that the government of Quebec was going to invest $2 million in the Rouyn-Noranda Airport as soon as Rouyn-Noranda became the owner of the infrastructure, in order to allow Falconbridge to have better facilities. In light of that, you will understand that we are not surprised Rouyn-Noranda is already involved in discussions.

You must also understand that every one of these cities is involved in discussions at this time, and has been since the government of Quebec gave us the go-ahead to do so. Hence, we are involved in discussions and we exchange information. We are not particularly outraged at any of this.

The only thing we ask for is to be kept abreast of the results of those discussions. In its brief the Coalition asked the federal government, among other things, to table its draft transfer agreement, because there will not be as many such agreements as there are discussions. There will be one standard project with certain local elements.

Mr. Guimond: Yes, but if one city agrees to a transfer agreement that does not satisfy the five others, the game is over.

Mr. Thibault: What you are saying is there should be a certain solidarity, if not a rock-hard solidarity, among the six cities involved and that such a united front is called for by the situation. At this point, although discussions are ongoing between certain cities and the federal government, please be assured that we, at least continue to exchange information. The brief we have tabled with you today truly reflects the opinion of the entire Coalition, as confirmed no later than last week.

Mr. Guimond: Thank you.

• 1535

The Chairman: With my colleagues' permission I'm going to give the final word to the member of Parliament, the *député* for this constituency, René Canuel.

M. Canuel (Matapédia—Matane): Merci, monsieur le président. Je veux remercier toutes les personnes qui sont venues témoigner. Les mémoires que vous avez présentés étaient très étoffés. Quant à moi, je les ai écoutés attentivement. Mon collègue Michel qui est à côté de moi a fait des pieds et des mains pour que la commission vienne ici. Vous savez, monsieur le président, qu'il a travaillé très fort.

Le président: Avec votre permission, chers collègues, je vais donner le mot de la fin au député de cette circonscription, René Canuel.

Mr. Canuel (Matapédia—Matane): Thank you, Mr. Chairman. I want to thank everyone who came to testify. The briefs you submitted were very complete. I listened to them with close attention. My colleague Michel, who is seated next to me, went to great lengths to convince the committee to come here. As you know, Mr. Chairman, he worked very hard.

[*Text*]

De plus, je remercie M. le président et les membres de la commission qui se sont déplacés. C'est sûr qu'il y aurait peut–être eu avantage à aller dans les plus grandes villes puisqu'ils auraient pu rencontrer un plus grand nombre de gens, mais il y a eu une sensibilité pour notre région. Ils auraient pu aller à Sept–Îles ou ailleurs, qui sont aussi de belles régions, mais ils ont choisi de venir ici et je les en remercie grandement. Je veux enfin remercier tous les journalistes ici présents.

The Chairman: I couldn't have said it more eloquently.

Thank you everyone. The meeting is adjourned.

[*Translation*]

I would also like to thank you, Mr. Chairman, and the members of the committee who took the trouble to come here. It is true there might have been some benefit in going to larger cities where the committee could have heard from more people, but it chose to act on its sensitivity to our region's concerns. Members could have chosen to go to Sept–Îles or elsewhere, and these are also beautiful regions, but they chose to come here and I thank them most sincerely. Finally, I want to thank all of the members of the press who are present.

Le président: Je n'aurais pas su le faire avec autant d'éloquence.

Je remercie tout le monde. La séance est levée.

From the Chamber of Commerce of the Area of Mont–Joli:

Claude Morel, President;

Carmelle Bernier, Secretary.

From the Port Commission of Rimouski East:

Jocelyn Lévesque, President;

Michel Tremblay, Mayor of Rimouski.

From the MRC de la Mitis:

Rémi Bélanger, Prefect.

From the Coalition of Regional Airports:

Gilles Thibault, Director General, City of Mont–Joli.

From the City of Mont–Joli:

Ghislain Fiola, Mayor;

Gilles Thibault, Director General.

De la Chambre de commerce de la région de Mont–Joli:

Claude Morel, président;

Carmelle Bernier, secrétaire.

De la Commission du Port de Rimouski–Est:

Jocelyn Lévesque, président;

Michel Tremblay, maire de Rimouski.

De la MRC de la Mitis:

Rémi Bélanger, préfet.

De la Coalition des aéroports régionaux:

Gilles Thibault, directeur général, ville de Mont–Joli.

De la ville de Mont–Joli:

Ghislain Fiola, maire;

Gilles Thibault, directeur général.

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid / Port payé
Lettermail / Poste–lettre
8801320
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Economic Council of the Area of Matane:

Claude Canuel, Industrial Commissioner and Director General.

From the Economic Development Council of la Mitis:

Réal Marmen, Industrial Commissioner.

From the Marine Institute of Quebec:

Raymond Giguère, Director.

From the City of Sept–Îles:

Marcel Blouin, Director General;

Suzanne Parent–Bouchard, Advisor.

From the Chamber of Commerce of Sept–Îles:

Marc Brouillette, President;

Ghislain Lévesque, Vice–President.

From the Chamber of Commerce of Baie–Comeau:

Pierre Breton, Vice–President responsible for the Transport Committee.

From Gaspésia Co. Ltd., the MRC of Pabok and the City of Chandler:

Pierre Vallée, Councillor, City of Chandler;

Michel Maillé, Financial Director, Gaspésia Co. Ltd.

(*Continued on previous page*)

TÉMOINS

Du Conseil économique de la région de Matane:

Claude Canuel, commissaire industriel et directeur général.

Du Conseil de développement économique de la Mitis:

Réal Marmen, commissaire industriel.

De l'Institut maritime du Québec:

Raymond Giguère, directeur.

De la ville de Sept–Îles:

Marcel Blouin, directeur général;

Suzanne Parent–Bouchard, conseillère.

De la Chambre de commerce de Sept–Îles:

Marc Brouillette, président;

Ghislain Lévesque, vice–président.

De la Chambre de commerce de Baie–Comeau:

Pierre Breton, vice–président responsable du comité des transports.

De la Compagnie Gaspésia Ltée, la MRC de Pabok et la ville de Chandler:

Pierre Vallée, conseiller, ville de Chandler;

Michel Maillé, directeur financier, Compagnie Gaspésia Ltée.

(*Suite à la page précédente*)

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

2633 37

JUL 5 1995